This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

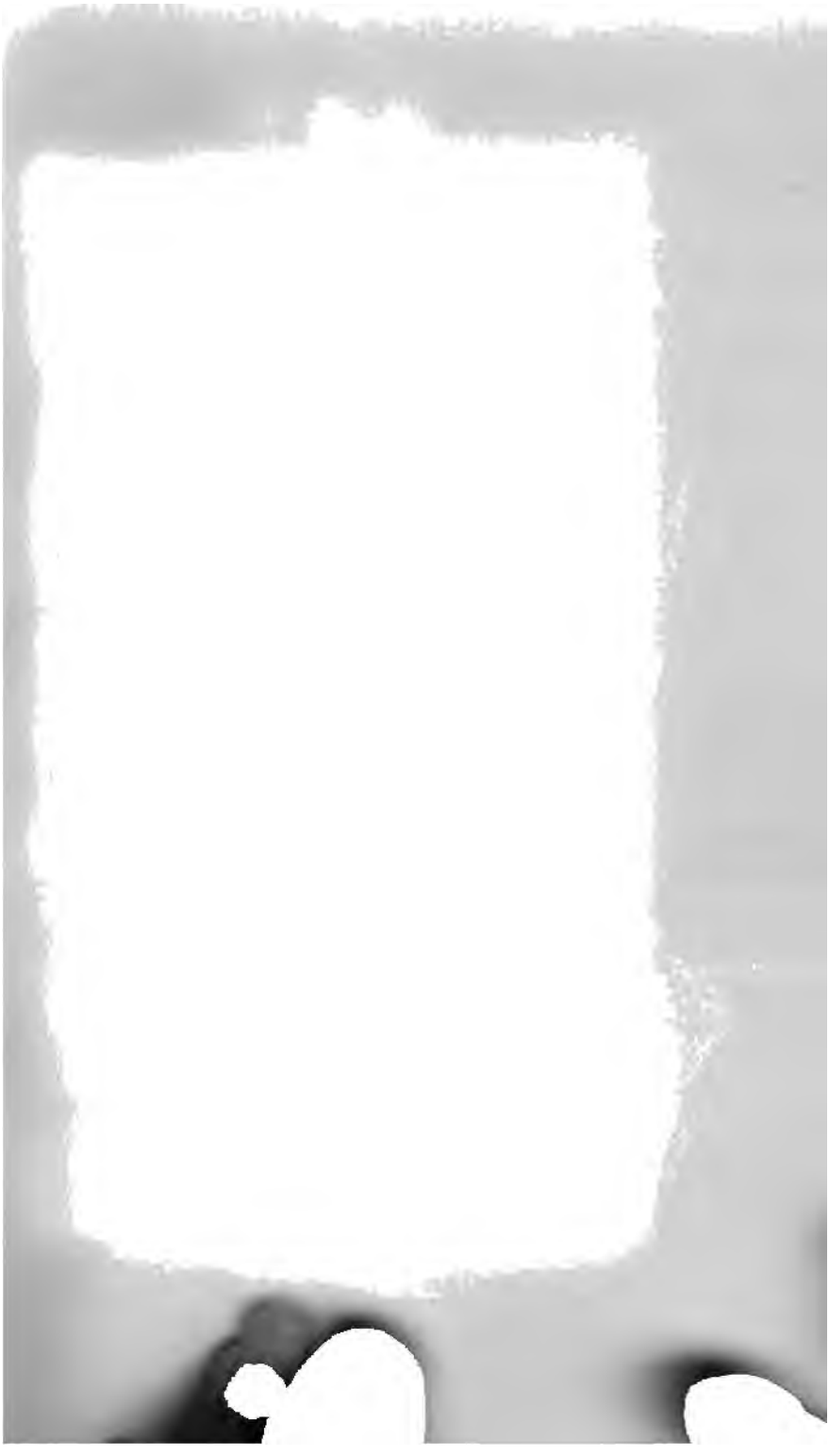
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

GRAD
HF
3506
.E55
1833
BUHR

B 1,197,635



Bibl. No 341.
103 III
No: 13.

Bemerkungen

über die

Handels-Politik Englands

gegen

Preußen

und andere nordische Staaten.

Aus dem Englischen,

mit einem Schlußworte

von

Geo. Meyenn.

Rostock, 1833.
Gedruckt bey Adlers Erben.

HF
.3516
.E55
1833
Burr

Seiner Königlichen Hoheit

dem

Allerdurchlauchtigſten Großherzoge

Friedrich Franz,

Großherzog von Mecklenburg-Schwerin

ꝛc. ꝛc. ꝛc.

allerunterthänigſt zugeeignet

von

G. M.

Vorwort.

Eine Brochüre über die Handels-Politik Englands gegen Preußen u. ſ. w. hatte für mich ein ſolches Intereſſe, daß ich mich entſchloß, ſie durch eine Ueberſetzung aus dem Engliſchen auch dem größeren Publikum zugänglich zu machen.

Ich empfehle zu dem Ende dieſe wenigen Blätter einer nachſichtsvollen Beurtheilung; wozu ich noch bemerke, daß wegen der Eilfertigkeit, mit der die Uebertragung geſchah, wohl manche Härten entſtanden ſind, welche vielleicht vermieden wären, wenn ich nicht das Erſcheinen der Schrift grade im jetzigen Augenblicke für zweckmäßig gehalten. Einzelne Bemerkungen des Originals, z. B. die Angabe, auf welche Weiſe eine Armen-Caſſe in

England für alte Seeleute anzulegen, habe ich als von wenig Intereſſe für Deutſchland, in der Ueberſetzung weggelaſſen.

Alle Verhältniſſe auseinander zu ſetzen, welche die Handels-Politik unſeres kleinen Staates beſtimmen müſſen, kann natürlich nicht der Zweck der kurzen Schlußbemerkung ſeyn; meine Abſicht iſt vollkommen erreicht, wenn es mir gelungen iſt, bei den jetzigen Umſtänden eine Frage in Anregung gebracht zu haben, von deren einſichtsvollen Löſung das Wohl meines Vaterlandes abhängen wird.

Den Ueberſchuß, den der Verkauf dieſer kleinen Brochüre liefern wird, habe ich zum Nutzen der hieſigen Armen-Anſtalt beſtimmt.

Roſtock, im October 1833.

Geo. Meyenn.

Bei den Engliſchen Schiffsrhedern iſt eine Anſicht, welche alle ihre Handlungen zu leiten ſcheint, vorherrſchend, die nämlich: daß Engliſche Schiffe mit fremden nicht gleichen Schritt halten können. Als Grund wird angeführt, daß die Rhederei durch die Reciprocitätsverträge gelitten habe; und ſo hat ſich eine gewiſſe Eiferſucht gegen fremde Nebenbuhler eingeſchlichen, welche aber in den Umſtänden nicht begründet, und der vortheilhaften Stellung unwürdig iſt, in der ſich die Engliſche Schifffahrt, trotz aller ſcheinbaren Nachtheile, augenſcheinlich behauptet. Es iſt für den Ausländer faſt unmöglich, denſelben Maaßſtab an die Gegenſtände des Britiſchen Handels wie die Engländer anzulegen, aber auch von dieſem darf man annehmen, daß er die Grundſätze, auf welche die Antireciprocitäts-Theorie baſirt iſt, größtentheils mißverſtanden hat.

Die Britiſchen Schiffsrheder ſcheinen allgemein zu glauben, daß die Annahme des Reciprocitäts-Princips ein freiwilliges und dazu unnöthiges Opfer geweſen ſey, und daß es in der Macht der Engliſchen Staatsmänner geſtanden habe, die Fremden-Abgaben,

welche anscheinlich der Englischen Schifffahrt von Nutzen waren, fortbestehen zu lassen, oder noch zu vermehren.

Als die Navigations-Acten von 1651 und 1660, den Küsten- und Colonial-Handel auf Britische Schiffe, und den directen Handel mit andern Ländern auf die Schiffe jedes dieser Staaten und auf Englische beschränkte, hatten fremde Regierungen weder Ursache zu klagen, noch weniger die Macht, dem Englischen Handel durch Wiedervergeltungs-Maaßregeln zu schaden; aber die Clausel, welche die Fremden-Abgaben von allen in ausländischen Schiffen eingeführten Waaren festsetzte, zeigte sich nicht allein als eine unwirksame Maaßregel der Englischen Schifffahrt zu nützen, sondern gab es stets in die Gewalt jedes unabhängigen fremden Staates auf Englische Schiffe, in dem Falle, wenn eine größere Anzahl derselben in dem Handel mit diesem Lande employirt war, eine weit beschwerlichere Taxe zu legen.

In der That ist dieses auch häufig in solchen Ländern geschehen, wo das Interesse, mit England unter dessen eigenen Bedingungen zu handeln, demjenigen, die eigene Schifffahrt zu befördern, untergeordnet war.

Die Original-Clausel über die Fremden-Abgaben, war glaublich schon bei ihrer Einführung gänzlich überflüssig. Das Monopol des Handels mit den Colonien, und das Ausschließen der Holländer als Frachtfahrer, zwischen England und andern Ländern Europa's, war ein hinlänglicher Vortheil für die Britische Schifffahrt; eine gesunde Politik würde selbst dieses nicht zugegeben haben. In jener Zeit waren alle Schiffsbaumaterialien in England wohlfeiler, als in Holland, auch Schiffs-

volksheuer war in England niedriger, wie die damals häufige Klage über das Eintreten Britiſcher Seeleute in Holländiſche Dienſte hinreichend beweiſet. Die Holländer wurden in jener Zeit, ihrer größern Thätigkeit und der Superiorität ihrer Schiffe wegen, als Frachtfahrer ſelbſt von Engliſchen Kaufleuten vorgezogen, grade wie man jetzt Engliſche Schiffe im Allgemeinen, auch im Auslande, den eignen Schiffen vorzieht (1).

Ferner konnten Holländiſche Schiffs-Rheder mit einem geringern Avance für ihre Schiffe zufrieden ſeyn, da überflüſſiges Capital den Zinsfuß niedrig erhielt, während in England die legale Zinſe 8 pCt. p. a. war. Die geſetzliche Reduction des Zinsfußes geht bei civiliſirten Nationen der factiſchen Reduction nicht voraus, ſondern folgt ihr gewöhnlich.

Eine ſolche Herabſetzung des geſetzlichen Zinsfußes von 8 auf 6 pCt. fand in England 1651, in demſelben Jahre ſtatt, in welchem die Navigations-Acte in Kraft trat, und macht eine bedeutende Vermehrung des mercantiliſchen Capitals nicht unwahrſcheinlich. Dieſem Umſtande, ſo wie der Energie und dem Unternehmungsgeiſte Britiſcher Kaufleute (eine Folge kurz vorhergegangener politiſcher Umwälzungen) endlich der wiederhergeſtellten Ruhe, kann man die Ausdehnung der Engliſchen Schifffahrt mit größerm Rechte zuſchreiben, als der Navigations-Acte, welche man, ohne der mitwir-

(1) Dies mag in andern Ländern der Fall ſeyn, findet aber in den Mecklenburgiſchen Häfen nicht Statt, wo man zum Transport des Getraides den eignen Schiffen ſtets den Vorzug giebt.

Anmerkung des Ueberſetzers.

kenden Urſachen zu gedenken mit unverdientem Lobe überhäuft *).

Anſtatt den temporairen Druck der Schifffahrt den Reciprocitäts-Tractaten beizumeſſen, möchte es zweckmäßiger ſeyn, eine Unterſuchung dahin anzuſtellen — in welcher Lage die Engliſche Schifffahrt ſich jetzt befinden würde, wenn jene Maaßregeln noch länger aufgeſchoben wären? — Ferner, wie ſich die Umſtände geſtaltet haben dürften, wenn England die Gefühle unabhängiger Staaten dadurch verſöhnt hätte, daß es ſchon im Jahre 1814 ſtatt 1824 das Prinzip der Reciprocität annahm, und zwar nicht allein in Bezug auf die Schifffahrt, ſondern auch auf den Handel im Allgemeinen (wenn alſo die Clauſel der Fremden-Abgaben in der Navigations-Acte nicht mehr in Kraft wäre) — dann, welche Wirkung der Geiſt der Wiedervergeltung hervorgebracht hat, der fremde Staaten veranlaßte, die Einfuhr Engliſcher Manufacturen zu erſchweren — und endlich in wiefern der periodiſche Druck der Britiſchen Schifffahrt ſowohl, als des Handels im Allgemeinen, mehr oder weniger durch die Reaction der

*) Alle Maaßregeln, welche z. B. in Spanien genommen wurden, um die dortige Schifffahrt durch das Monopol des Colonialhandels zu heben, hatten den entgegengeſetzten Erfolg aus dem Grunde, weil die übermäßige Begünſtigung jede Kraftanſtrengung unnöthig machte. Eine der erſten Handelsverordnungen, die nach dem Weſtphäliſchen Frieden in Spanien erlaſſen wurden, erlaubte den Holländiſchen Schiffen den Verkehr mit den Colonieen; durch zu große Aufmunterung nämlich, war die Spaniſche Schifffahrt ſo geſunken, daß ſie für die Bedürfniſſe des Handels nicht ausreichte.

Maaßregeln hervorgerufen iſt, welche urſprünglich beides unterſtützen und begünſtigen ſollten.

Die Erfahrung hat uns gezeigt, daß wenigſtens in Hinſicht auf den Norden von Europa, die Reciprocitäts-Tractaten nicht wegen übler Folgen zu tadeln ſind, welche die Engliſchen Schiffe betroffen haben.

Im Anfange ſchien bei den ſämmtlichen Britiſchen Schiffs-Rhedern die Anſicht hervorzutreten, daß die Reciprocitäts-Verträge die Folge haben würden, den directen Handel mit dem Auslande zum großen Schaden Englands in fremde Hände zu bringen. Ein Zeitraum von 8 Jahren hat das Unbegründete erwieſen. Die Engliſche Flagge befindet ſich größtentheils im Beſitze des directen Handels, und wenn ſie in dieſem Augenblicke unter großem Drucke ſeufzt, ſo iſt es eben ſo gewiß, daß fremde Flaggen nicht weniger und ſelbſt noch mehr leiden.

Hamburg z. B. hat eine günſtigere Lage, als irgend ein anderer Staat, um die Vortheile des Reciprocitäts-Vertrages benutzen zu können. Es hat Ueberfluß an allen Materialien zum Schiffsbau, befindet ſich im Genuſſe der Zollfreiheit, giebt mäßige Heuer und Koſtgeld, und beſitzt großes Capital. So ſcheinen ſich alle Umſtände dahin zu vereinigen, daß es mit den Engliſchen Schiffs-Rhedern rivaliſiren könnte. Nach der Theorie der Anhänger des Antireciprocitäts-Princips mußte jener Tractat unzweifelhaft die Folge haben, den directen Handel mit Hamburg vom Jahre 1825 an, dieſer Flagge wieder zuzuwenden, den ſie ſtets vor der Franzöſiſchen Revolution inne hatte, zu der Zeit, wo

die Navigations Acte in ihrer größten Strenge gehandhabt wurde.

Im Jahre 1769 hatte sich eine Anzahl Hamburger Schiffs-Rheder vereinbaret, eine regelmäßige Fahrt zwischen Hamburg und London zu unterhalten. Durch die Regelmäßigkeit im Abgange, und durch rasche Expedition brachten sie es bald dahin, die Fahrt zu monopolisiren, und Englische Schiffe fast ganz zu verdrängen. Man findet in dem jährlichen Rapporte des Englischen Consuls vom Jahre 1770 die Klage ausgesprochen, daß 30 Hamburger Schiffe von 300 bis 600 Tons die Fahrt zu exhorbitanten Frachten monopolisirt haben, und daß nur ein Engländer es wage, in diesem Handel 3 Schiffe zu employiren. Dieser Verein, welcher 1780 mit verbesserten Statuten erneuert wurde, riß nach und nach größtentheils den Handel bis zum Jahre 1793 an sich, zu welcher Zeit der Unterschied des Rückzolls auf Zucker in fremden Schiffen, nachtheilig für die Hamburger Rhederei wirkte. Letztere verlangte eine ähnliche Maaßregel vom Hamburger Magistrate; da aber inzwischen die Besetzung Hollands durch die Franzosen, dem Hamburger Handel einen ungemeinen Aufschwung gab, so blieb jenes gerechte Verlangen der dortigen Schiffs-Rheder, als eine Sache von geringer Wichtigkeit, unbeachtet, und scheint es überdem, daß die Hamburger Schiffe bis zur Blockade der Elbe, eine profitablere Beschäftigung fanden *). Als der Verkehr mit Eng-

*) Der verhaßte und unpolitische Unterschied, welcher zwischen Englischen und befreundeten Schiffen, hinsichtlich des Rückzolls auf raffinirte Zucker, besteht, hat wahrscheinlich die Veranlassung gegeben, daß Rußland, Preußen und andere

land ſich im Jahre 1814 erneuete, wurde es verſchiedentlich verſucht, Hamburger Schiffe in dem regelmäßigen, bedeutenden Verkehre mit London und Hull anzuwenden; aber ſowohl vor, als nach dem Reciprocitäts-Tractat, ſind dieſe Verſuche unglücklich ausgefallen, und der ganze regelmäßige Verkehr wird jetzt durch Britiſche Schiffe betrieben.

Eben ſo wenig haben die Hamburger Schiffe die Engliſchen aus der Fahrt zwiſchen den Britiſchen Colonieen und Hamburg verdrängen können. Man iſt allgemein überzeugt, daß die Schiffs-Rhederei in Hamburg ſowohl, als in den benachbarten Continental-Staaten ſchlechte Rechnung giebt, und die geringe Zahl von Schiffen, die in Hamburg gebauet werden, oder die dem Platze zugehören, iſt, beſonders wenn man deſſen günſtige Lage und große Wohlhabenheit erwägt, ein praktiſcher Beweis, daß keine beſondere Veranlaſſung exiſtirt, Capitalien im Schiffsbau anzuwenden *).

Die Preußiſchen Rheder ſind noch mehr gedrückt, und keinesweges der Anſicht, daß ſie durch den Reciprocitäts-Tractat, einen Vortheil über die Engliſche Schifffahrt erlangt haben. Man hält ſich ſogar vom Gegentheile überzeugt, und es iſt ſehr zweifelhaft, ob die Preußiſche Regierung geneigt ſeyn dürfte, den mehr-

---

Länder eigene Raffinerien begünſtigten, und ſich dadurch faſt ganz unabhängig von der egoiſtiſchen Politik Englands machten.

*) Die Hamburger und Altonaer Schiffe werden hauptſächlich in dem directen Handel mit andern europäiſchen und transatlantiſchen Ländern employirt, und ſuchen ſelten Fracht in England.

erwähnten Tractat, nach seinem im Jahre 1834 erfolgenden Ablauf, zu erneuern, wenn nicht verschiedene Modificationen eintreten, und namentlich der Einfuhrszoll auf Korn und Bauholz ermäßiget wird.

Früher wurden hohe Hafenabgaben von Englischen Schiffen, nämlich 2 ℛ per Last für einkommende und 1 ℛ per Last für ausgehende, erhoben, und auch jetzt noch sind die fremden einem höhern Zoll unterworfen, wie die Preußischen Schiffe und deren Ladungen. Wäre der Tractat von 1824 nicht abgeschlossen, so würden glaublich bereits höhere Abgaben für Englische Schiffe eingetreten seyn. Die Aufkünfte dieses Zolles wurden unter die Preußischen Schiffs-Rheder vertheilt (*); denn die Regierung dachte zu liberal, um einen Zoll für den Staat einzuziehen, der nur dazu erhoben ward, um das Mißverhältniß, das in England, zwischen Britischen und Preußischen Schiffen zum Nachtheil der Letztern bestand, wieder auszugleichen. Vor 1824 wurde den Preußischen Schiffen, welche Salz von England importirten, eine Vergütung von 4 ℛ per Last zugestanden. Diese Vergütung hörte auf, als der Reciprocitäts-Tractat in Kraft trat. Man hielt früher in Danzig, Königsberg und Stettin die Rhederei für ein Geschäft, worin man mit Nutzen, Geld anlegen konnte; — jetzt ist es aber so herunter gebracht, daß die bedeutendsten Rheder bemüht sind, ihr Capital herauszuziehen, und Schiffe, welche 1831 und 1832 gebauet sind, werden

(2) Hier muß der Autor unrichtig berichtet gewesen seyn. Eine solche Vergütung ist z. B. den Pommerschen Rhedern nie zu Theil geworden.

A. d. U.

jetzt 40 pCt. unter dem Baupreise ausgeboten. Die Preußischen Schiffs-Rheder behaupten, daß sie nicht zu so niedrigen Frachten fahren können, als wozu Englische Schiffe sich erbieten.

Es ist Thatsache, daß die Frachten in fremden Häfen gewöhnlich durch Englische Schiffe heruntergeworfen werden; der Grund ist, daß die Britische Rhederei allgemein den Grundsatz angenommen hat, lieber gleich eine billige Fracht zu nehmen, als ohne Beschäftigung in fremden Häfen zu liegen *). Außerdem giebt die verschiedenartige Beschäftigung, mit Küstenfahrten oder mit jedem Theile der Welt, den Englischen Schiffen die Mittel, jedes Opfer, das sie bei einzelnen Reisen bringen, wieder auszugleichen, und sie unterwerfen sich einem solchen Verluste lieber, als daß sie sich aus einer vortheilhaften Reisefolge, wie solche Jahreszeit und andere Umstände vorschreiben, verdrängen lassen. Die unendliche, in einandergreifende Verschiedenheit der Reisen, die aus dem ausgebreiteten Handel des Landes entsteht, gewährt der Britischen Schifffahrt solche Vortheile, daß sie die besondern Schwierigkeiten, über welche sich die Schiffs-Rheder zuweilen mit Recht beklagen, zu bekämpfen und zu überwinden im Stande ist. Dies Zusammentreffen der Umstände, wie es vielleicht in keinem andern Lande der Welt statt findet, giebt der Englischen Schifffahrt dasselbe Uebergewicht über die ande-

*) Die Rivalität Englischer Schiffe unter sich, nicht die mit fremden, drückt gewöhnlich die Fracht herunter. Wenn auf einmal Tausend fremde Schiffe aus der Mitbewerbung mit England kämen; so würde dieser Ausfall in einem oder zweien Jahren durch Englische Schiffe gedeckt seyn.

ren Nationen, welches die Folge der Erndten dem Lande über den Ackerbau des Continents verschafft. Weder ein besseres noch ein schlechteres Klima, machen es, einen kleinen Theil Europa's ausgenommen, dem festländischen Ackerbauer möglich, dieselbe Folge der Erndten eintreten zu lassen, welche in England noch dazu selten im Großen fehlschlagen (3).

Englische Schiffe haben nach Brasilien und anderen weit entlegenen Ländern häufig eine Ausfracht, welche sie in den Stand setzt, mit einer geringen Retourfracht nach Europa zufrieden zu seyn; ferner sind sie gewöhnlich hin und zurück befrachtet, wodurch sie dem Zeitverluste entgehen, dem andere frachtsuchende Schiffe sich aussetzen müssen.

Hamburger, Dänische und andere Schiffe sind in dem directen Handel mit Brasilien, der Havanna und den vereinigten Nordamericanischen Staaten, natürlich ganz unabhängig von den Folgen des Reciprocitäts-Tractats mit England, aber selbst diese finden nur dann Frachten, wenn ihre Rheder einen Theil der Ladung für eigne Rechnung committiren.

Die ostseeischen Schiffe sind gezwungen drei, vier bis fünf Monate vom Jahre müßig im Hafen zu liegen, und müssen manche Herbstreise wegen der Furcht ausschlagen, daß sie vor Anfang des Winters nicht nach Hause kommen; Englische Schiffe dagegen können es wagen, die Ostsee einzusegeln, und haben dann die Aus-

(3) Man baut in England, nachdem das Getraide vom Felde ist, im selben Jahre noch Rüben (Turnips) zum Schaaffutter. Hierauf scheint der Verfasser anzuspielen. — A. d. U.

ſicht, den Ladungsplatz vor dem Eintritte des Froſtes zu einer Jahrszeit, verlaſſen zu können, wo oſtſeeiſche Schiffe dieſen Verſuch nicht mehr unternehmen würden.

Daher erſchrecken denn die theoretiſchen Oppo-nenten der Reciprocitäts-Tractaten, wenn in jedem Frühjahre eine größere Anzahl Baltiſcher, wie Engli-ſcher Schiffe aus der Oſtſee in England anlangen. Von letzteren ſind aber nur die wenigen während des Winters in jenen Ländern geblieben, welche vielleicht eingefroren waren. Eben ſo werden zuweilen einige fremde Schiffe während mehrerer Monate, als nach der Oſtſee ladend, in Engliſchen Liſten aufgeführt; aber eine ſolche Fracht iſt kein Aequivalent für den langen Aufenthalt.

In Stettin, wo die Einfuhr von England bedeu-tend iſt, wird der regelmäßige Handel größtentheils durch Engliſche Schiffe betrieben. Die Ausfuhr von London nach Danzig, Königsberg und andern Häfen iſt mehr in den Händen Preußiſcher Schiffs-Rheder, aus dem einfachen Grunde, weil Engliſche Rheder es nicht der Mühe werth halten, Schiffe auf Häfen anzulegen, auf die ſie oftmals zwei, drei und ſelbſt mehr Monate im Laden liegen müſſen, ehe ſie eine complete Fracht erhalten.

Die wirkliche Zunahme Preußiſcher in England ankommender Schiffe, was die ſchädlichen Wirkungen des Reciprocitäts-Tractats beweiſen ſoll, bringt un-glücklicher Weiſe für England, dem Preußiſchen Rheder keinen Gewinn. Dieſe Rheder ſind gewöhnlich auch Holzhändler, und um ihre Schiffe zu beſchäftigen, be-laden ſie dieſelben mit Holz nach England, wo dies Ge-ſchäft, welches ohne Ausſicht auf Profit unternommen

wurde, häufig ein Verluſtbringendes wird. Die Schiffe laden gewöhnlich Salz und Kohlen zurück, ſie machen Reiſen, welche ſie vor dem Reciprocitäts-Tractate nicht verſucht hätten; ſie vermehren auf dieſe Weiſe die Einnahme und den Export England's, und verdienen keineswegs die erbärmliche Eiferſucht theoretiſcher Schreier.

Eine eben ſo falſche Anſicht macht man ſich von den kleinen Däniſchen, Hannöverſchen und andern Schiffen, welche Knochen, Oelkuchen und dergleichen Artikel in Buchten und kleinen Häfen laden, wohin Engliſche Schiffe nicht, um Fracht zu ſuchen, gehen. Dieſe Artikel wurden früher entweder gar nicht verſchifft, oder nach Hamburg und andern großen Seeplätzen gebracht, von wo man ſie theilweiſe nach England ausführte. Die Erſparung kommt auf dieſe Weiſe offenbar dem Engliſchen Importeur zu Gute.

Verträgt es ſich nun wohl mit der Würde der Britiſchen Rhederei, hierauf mit ſcheelem Auge zu ſehen, oder einen Handel vernichten zu wollen, der ihren Landwirthen von ſo großem Nutzen iſt, blos weil nach der Sachlage ihre Schiffe nicht in dem Maaße, wie die kleinen der exportirenden Länder, daran Theil nehmen können? Oder würde es für ſie vortheilhaft ſeyn, wenn der König von Dännemark oder von Hannover die Ausfuhr von Knochen verböte, nach dem Principe, wornach gewöhnlich den Pächtern die Bedingung aufgelegt wird, das producirte Stroh auf dem Gute ſelbſt zu conſumiren?

Häufig finden ſich auch bei fortwährenden öſtlichen Winden keine Engliſche Schiffe auf der Elbe, und dann werden alle kleinern Fahrzeuge, welche gewöhnlich

zum Küstenhandel benutzt werden, zur Fahrt nach England verwendet. Es geschieht mehr zum Nutzen des Englischen Importeurs als des fremden Rhebers.

Der Kohlenexport in Britischen Schiffen, hat seit dem Reciprocitäts-Tractate anscheinlich nicht abgenommen, dagegen hat sich die Ausfuhr in fremden Schiffen bedeutend vermehrt, wodurch sich die Vortheile bewährt haben, welche man bei der Einführung dieser Maaßregel voraus sah.

Also aus der Erschaffung eines Handels, der früher nicht existirte, gehen alle diese unbegründeten Klagen über die Vermehrung Norwegischer, Dänischer, Preußischer und anderer Schiffe seit dem Eintritte der Reciprocitäts-Verträge hervor.

Die Kosten des Schiffsbaues und der Ausrhedung sind in Hamburg und Altona, welche viele schöne, stark und gut gebauete Schiffe besitzen, vielleicht bedeutender als in England. Der Unterschied im Preise des Bauholzes wird durch den Verbrauch einer größern Quantität wieder ausgeglichen, das Schiffszimmermannslohn ist wohlfeiler wie in England, aber der Englische Schiffszimmermann arbeitet um so viel mehr. Dagegen sind Eisen- und Kupfer-Arbeiten, Taue und Segel eben so wohlfeil, wo nicht billiger wie in Hamburg. Heuer und Mundvorrath sind in Hamburg und in den Ostseehäfen bedeutend billiger, aber die dortigen Schiffe gebrauchen mehr Schiffsvolk *), und haben außerdem nicht den

*) Diese Thatsache läßt sich aus den öffentlichen Berichten über Englische und fremde Schifffahrt in England nicht ersehen. Bloß officielle Zahlen geben keine Belehrung, wenn sie nicht mit Erklärungen begleitet sind. Die Schiffe der nordeuro-

Vortheil, welcher den Englischen Schiffen durch die Lehrlinge zu Theil wird (4).

Das Schiffsvolk auf Ostseeschiffen besteht durchgängig aus vollkommen ausgewachsenen Leuten, die häufig zum ersten Male zur See gehen. Der Militairdienst in Preußen entzieht der Schifffahrt die nützlichsten Leute, grade im Alter von 20 bis 23 Jahren, und untergräbt die Eigenthümlichkeiten des ächten Seemannslebens, welche Knaben, die von ihrer Kindheit an auf Schiffen dienen, durch ihr ganzes Leben behalten.

Mag man sich über den Nutzen der Gesetze, wodurch die Britische Schifffahrt früher aufgemuntert werden sollte, noch so sehr streiten, soviel steht wenigstens fest, daß die Tüchtigkeit, Geschicklichkeit und Aus-

päischen Staaten, welche in England ankommen, sind natürlich nicht so bemannt, wie Englische Schiffe, die nach Ost- und West-Indien gehen; diese haben viele überflüssige Mannschaft an Bord, wovon ein Theil die Ueberfahrt abarbeitet, der aber in der Musterrolle mit angeführt wird. In England wird der Schiffer bei Schiffsbesatzungen mitgezählt, in den obenberegten Schiffen aber nicht. Dieser letztere Umstand veranlaßt viele Mißverständnisse, und faßt man alles zusammen, so ergiebt es sich, daß zu einer Schiffs-Besatzung verhältnißmäßig weniger Britische oder Nordamericanische als fremde Seeleute gebraucht werden. Aus diesem Grunde können auch die Englischen auf bessere Heuer und Kost Anspruch machen, obgleich sie die letztere nicht besser erhalten, wie Matrosen in Ostseeschiffen.

(4) Diese Lehrlinge dienen auf Englischen Schiffen sieben Jahre, und erhalten außer Kost keine Vergütung. Sie dürfen in Kriegszeiten nicht gepreßt werden, und hat der Schiffer die Verpflichtung ihnen den nöthigen Unterricht zu geben, um sie zu Steuerleuten geschickt zu machen. A. d. U.

dauer der Englischen Seeleute, der Handelsmarine des Landes einen Vorrang verschafft, und gesichert haben, den der Schutz der Gesetze gewiß nicht herbeigeführt hätte. In diesem Uebergewichte allein beruht die Fortdauer des Vorranges, in welchem sich die Englische Schifffahrt schon lange behauptet.

Großentheils muß man den Vorzug der Englischen Flagge, auch den Assekuradeurs von Lloyds, und der verschiedenen Seeplätze Englands zuschreiben, welche bei Versicherungen Englische Schiffe zu niedrigeren Prämien zeichnen *).

Die Ansichten über die Reciprocitäts-Tractate mögen noch so verschieden seyn; dennoch müssen die entschiedensten Gegner desselben eingestehen, daß sie Veranlassung gegeben haben, daß die Englische Rhederei unaufhörlich ihre Aufmerksamkeit auf die Tüchtigkeit ihrer Schiffe und der Mannschaft verwendet haben, wodurch der erwähnte entschiedene Vorzug errungen ist.

Der Rhederei-Verein in London, würde dem Interesse der Britischen Schifffahrt wesentlich dadurch nützen, wenn er seine Sorgfalt zum Theil hierauf, und im Allgemeinen auf solche Dinge richtete, wodurch der Vorzug Englischer Schiffe und Seeleute erhalten und vermehrt würde.

*) Ordres nach fremden Ländern enthalten gewöhnlich die Clausel, in Britische Schiffe zu verladen. Ursprünglich geschah dies vielleicht eines Theils um die Fremden-Abgabe zu vermeiden, hauptsächlich aber in dem Vertrauen, daß die Assurance zu billigeren Bedingungen, als in fremden Schiffen zu effectuiren sey. Daher erhalten die Britischen Schiffe in fremden Häfen häufig Frachten, während Fremde, vielleicht eben so gute, unbeschäftigt liegen bleiben.

Dieser mächtige Verein könnte sich einen ehrenvollen Namen machen, wenn er den Assekuradeurs von Lloyds und dem Publicum die Ueberzeugung geben könnte, daß sowohl die Schiffe, welche den Mitgliedern der Gesellschaft gehören, als auch deren Capitaine zu den besten gezählt werden müssen, und daß weder Nachlässigkeit noch Mißbrauch in irgend einer Art gestattet würde. Dann müßte sich bald bei allen Britischen Rhedern das Streben zeigen, keinen Mißbrauch zu dulden, und es würden Maaßregeln entstehen, welche die Ehre der Flagge beförderten.

Die Englischen Capitaine waren schon lange ausgezeichnet wegen der verdienstlichen Thätigkeit und der Ausdauer, mit welchen sie ihre Reisen verfolgen; daher entstand auch der Vorzug, dessen sie sich erfreuen. Die Rheder haben demnach hauptsächlich ihr Augenmerk darauf zu richten, daß die an und für sich guten Eigenschaften der Capitaine nicht gemißbraucht werden.

In keinem Lande kennt man die relative Stärke des Schiffsbaumaterials genauer, wie in England, und der Englische Schiffsbaumeister hat durch deren geschickte und ökonomische Anwendung einen großen Vortheil über seinen ausländischen Nebenbuhler. Beim Laden hingegen ereignet es sich nicht selten, daß der Capitain sich nicht genau nach dem Verhältnisse der Ladung zum Bau des Schiffes richtet; er bemühet sich ferner den Ort seiner Bestimmung so schnell wie möglich zu erreichen, und führt oft mehr Segel wie nöthig ist, ohne das Interesse des Rheders, und die gehörige Sorgfalt für die Ladung überhaupt zu berücksichtigen.

Meiſtens jedoch iſt in ſolchen Fällen der Rheder mehr zu tadeln als der Schiffer, denn die unbilligen Erwartungen des Erſtern veranlaſſen den Letztern, das Schiff zu überladen, oder deſſen Schnelligkeit auf jede mögliche Weiſe zu vermehren; und dennoch iſt die ſichere Ueberbringung der Ladung, und das Bewahren des Schiffes vor unnöthiger Abnutzung, unbedingt die erſte Pflicht des Capitains, und ein wichtigerer Gegenſtand, als eine etwas größere Ladung oder die um ein Paar Stunden oder einen Tag beſchleunigte Ankunft.

Leider iſt es unter den Verladern allgemein gebräuchlich, daß ſie den Schiffern nicht erlauben, die wahre Beſchaffenheit der eingenommenen Waaren auf den Connoiſſementen zu bemerken; oft verlangen ſie ſogar, daß der Schiffer die Connoiſſemente eher zeichnen ſoll, als er die Waaren am Bord oder nur an der Schiffsſeite hat, alſo über deren Beſchaffenheit gar nichts wiſſen kann (5). Um nun von der leichtſinnig übernommenen Verantwortung frei zu werden, ſehen Schiffer und Steuermann ſich häufig zu Lügen und zu andern Ausflüchten gezwungen, wodurch ſelbſt Meineide veranlaßt werden, die der Sittlichkeit der Mannſchaft im höchſten Grade ſchädlich ſind, und ihre Verſicherungen auch vollkommen unglaubwürdig machen. Nur eine bedeutende Menge von Rhedern, welche ſich zu dieſem Zwecke vereinigt, kann der Tyrannei der Schiffs-Agenten und anderer Kaufleute, welche durch den Mißbrauch

(5) Dieſer Mißbrauch, der in den Ruſſiſchen Häfen an der Tagesordnung iſt, findet in Roſtock und Wismar nicht Statt, und kann daher auch nicht auf Mecklenburg angewandt werden. A. d. U.

der Schiffer solche Uebelstände veranlassen, ein Ende machen; im entgegengesetzten Falle werden sie früher oder später dafür büßen müssen. Der rechtliche Kaufmann wird durch Erleichterungen dieser Art niemals gewinnen wollen.

Es kann ferner den Schiffern nicht oft genug wiederholt werden, daß die richtige Garnirung und Stauung der Güter, so wie die Sorgfalt für die ihnen anvertraueten Waaren, besonders berücksichtiget werden muß. Der Schiffer darf sich nicht die mindeste Freiheit mit der Ladung unter dem Vorwande nehmen, daß selbige dadurch keinen Schaden leiden werde.

Der Ruf der Britischen Schifffahrt würde sicherlich auch dadurch gehoben, wenn der Capitain allgemeine detaillirte Vorschriften erhielte, wie er sich bei Unglücksfällen zu verhalten habe; ferner was er in Havarie grosse reclamiren könne, und welche Umstände eine solche Reclamation begründen.

Deutliche und bestimmte Instructionen würden den rechtlichen Schiffer von der Gefahr befreien, in Betrügereien verwickelt zu werden, welche in jedem Lande vorkommen, wodurch er zu unnöthigen Ausgaben unter dem Vorwande verleitet wird, daß er selbst bei der Havarie grosse gewinnen würde.

Die Rheder werden im Allgemeinen finden, daß sie durch übertriebene und fingirte Ansprüche keinen reellen Nutzen haben können.

Einfache, aber verständliche Instructionen für Schiffer, Steuermann und Matrosen, welche ihre Verpflichtungen gegen Rheder und Ladung enthalten, wür-

den einen ſehr guten Einfluß zu der Bildung nützlicher Gewohnheiten haben.

Das Uebergewicht der Britiſchen Seeleute über andere verdankt man größtentheils dem Lehrlingsſyſteme. Die Gewöhnungen, welche dieſe Lehrlinge in früher Jugend annehmen, begleiten ſie durchs ganze Leben, machen ſie untüchtig zu jeder andern Beſchäftigung, und erwecken in ihnen die größte Anhänglichkeit an ihr Gewerbe.

Auch hier müßte noch viel geſchehen, um den Character dieſer Knaben von Anfang an zum Guten zu leiten; auch für die alten Seeleute müßte beſſer geſorgt werden, wie bisher.

Vor allen Dingen verdient aber eine richtigere Würdigung über das Weſen und den Werth des Continentalhandels mit England die Aufmerkſamkeit der Britiſchen Rheder, — nicht aber ſo eine Würdigung, wie ſie die ſogenannten Freunde und Beförderer der Rhederei gewöhnlich verbreiten.

Die folgenden Bemerkungen ſollen erweiſen, daß, obgleich das Britiſche Schifffahrts-Intereſſe anſcheinend hauptſächlich bei den erörterten Gegenſtänden intereſſirt iſt, dennoch dieſelben Umſtände, welche auf dieſen Handelszweig einwirken, von nicht geringerer Bedeutſamkeit für jede andere Branche der Britiſchen Induſtrie, und das darin angelegten Capitals erſcheinen.

Man hat gewaltig gegen ſolche fremde Staaten geeifert, welche ihre Beſchränkung des Britiſchen Handels zu vermehren ſchienen, anſtatt dem liberalen Syſteme Englands nachzuahmen, und man tadelte die Engliſche Regierung hart, daß ſie keine ſolche Conceſſionen

verlangt hat, welche der neuerlichen Nachgiebigkeit in ihrer Handels-Politik gleich kommen.

Aber die Englische Regierung ist noch gar nicht in der Lage, sich auf die Basis der Reciprocität in Handels-Tractate einlassen zu können.

Das Interesse des Landmanns, die widerstreitenden Interessen der Colonieen und der verschiedenen Fabriken und Manufacturen; Alles verhindert auf die eine oder die andere Weise die Regierung, nach den Principien zu handeln, welche sie aufstellt und und die sie gerne befolgen mögte. Das absolute Verbot der Einfuhr verschiedener Consumtions-Gegenstände, ist allerdings aufgehoben, aber der Zoll auf fast alle ausländische Manufacturen ist so hoch, daß er einem absoluten Verbote gleichkommt. Dieser Unterschied zwischen Britischen und fremden Fabrik-Waaren, wird dadurch noch fühlbarer, daß die Zölle höher oder niedriger gesetzt werden, je nachdem fremde Manufacturen mehr oder weniger mit Britischen rivalisiren können. — Weiße Cattune zum Beispiel zahlen eine Abgabe von 10 pCt. mit einem Extra-Zolle von 3½ ₰ p. Yard, aber Seidenwaaren, wo man mehr Rivalität zu fürchten hat, geben 30 pCt. Zoll, was in ein Paar Jahren einem Verbote gleichkommen muß. Wie sehr durch zu viele Begünstigung dieser Zweig der Industrie gelitten hat, beweiset die nicht unwahrscheinliche Klage, daß er auch jetzt noch die Mitbewerbung Fremder nicht aushalten kann.

Es ist keinesweges unsere Absicht die Beschützung der Englischen Fabriken zu tadeln, es soll nur gezeigt werden, wie unrecht es ist, fremde Staaten zu tadeln, wenn sie mehr auf die Beschränkungen sehen welche ge-

blieben, als auf die, welche entfernt ſind. Man hat grade genug gethan, um in England ein Geſchrei gegen den freien Handel zu veranlaſſen, aber nicht genug, von Fremden wirklichen Vortheil als Austauſch für ſolche Erleichterungen zu ziehen, welche man am Ende nicht ihnen, ſondern nur ſich ſelbſt gewährte, um ſo die widerſtreitenden Intereſſen zu verſöhnen, welche die Regierung in Verlegenheit brachten *). England reducirte ſeine Zölle auf Wolle und Baumwolle, bis auf eine Kleinigkeit, weil es ſein Intereſſe verlangte; aus demſelben Grunde erſchwert es die Einfuhr von Korn, Reiß und Bauholz.

Fremde Staaten haben keine Urſache, ſich zu beklagen, wenn England nach egoiſtiſchen Principien handelt; aber eben ſo wenig kann man verlangen, daß ſie dieſen Egoismus als Liberalität rühmen, und als wenn dieſes wirklich wäre, verfahren ſollen.

Die irrigen Angaben, worauf die Gegner des jetzt angenommenen weniger illiberalen Syſtems ihre Theorie begründen, und das Vertrauen, mit welchem ſie ſolche öffentlich bekannt machen, übten einen unglücklichen Einfluß auf die Meinungen des Landes aus, und die Geſetzgebung wandte ihre Aufmerkſamkeit auf minder wichtige Gegenſtände, um die Criſis, welche das Britiſche Eigenthum und den Gewerbfleiß bedrohet, abzuwenden.

---

*) Die alten Gilden, welche die Induſtrie aufhielten, und Verbeſſerungen jeder Art hinderten, waren nur locale Uebel, die auf die allgemeine Politik des Landes keinen mächtigen Einfluß äußern konnten; in neuern Zeiten dagegen bekämpfen die verſchiedenen Intereſſen, welchen Britiſcher Gewerbfleiß oder Capital folgen, ſich unter einander; noch ſchädlicher ſind ſie ihren Nachbaren.

Am unbilligsten ist man mit Preußen und Dännemark verfahren.

Seit dem Jahre 1814 ist wohl kein Land in Europa so außerordentlich vorgeschritten, wie Preußen. Die eigenthümliche Energie des Volkes wurde durch eine weise und scharfsinnige Regierung unterstützt, die Entwickelung nationeller Industrie wurde auf jede Weise begünstiget, die verschiedenartigen Interessen von Memel bis Aachen nach Möglichkeit, durch eine kluge Verwaltung, vereint, welche in jeder Hinsicht liberal, dem fremden Gewerbfleiß nur da in den Weg tritt, wo etwas Aehnliches von der andern Seite geschehen war.

Diejenigen, welche sich selbst so häufig als die schützenden Götter des Britischen Handels betrachten, sollten es der Mühe wohl werth halten, den Handel mit einem Lande, das sich in einer fortschreitenden Entwickelung befindet, zu befördern.

In einer Abhandlung über den Handel und die Schifffahrt Großbritaniens, findet man folgende Stelle, die aber nicht geeignet seyn kann, Vorurtheile, welche unglücklicherweise von den Anhängern des Partheisystems genährt werden, zu entfernen *).

„Unter andern Ungereimtheiten der neuen Schule „findet sich auch der Grundsatz, daß der Natur der „Sache nach, der Import eines Landes von dem Ex„port abhängig sey. Nichts ist unwahrer. Sowohl „Ein- als Ausfuhr hängen fast allein von den Erleich-

*) Rede des Herrn G. R. Robinson im Hause der Gemeinen am 22. Mai 1832. Es würde sehr nützlich seyn, wenn alle Redner über landwirthliche oder commerzielle Verhältnisse die Offenheit besäßen, ihre Reden drucken zu lassen.

„leichterungen oder Schwierigkeiten ab, welche fremde „Staaten dem Handel machen. Um dies deutlicher zu „zeigen, habe ich aus dem Finanzberichte des Jahres „1830 eine Ueberſicht von fünf Ländern zuſammenge„ſtellt, wohin unſer Export den Import bedeutend über„ſteigt, und zugleich von fünf andern Ländern, wo grade „das umgekehrte Verhältniß ſtatt findet. Aus der letz„tern Tabelle erſieht man deutlich, daß der Betrag un„ſerer Ausfuhr nach Frankreich, Rußland, Preußen, der „Türkey und Spanien nicht durch unſere Einfuhr be„ſtimmt wird; der Unterſchied muß demnach durch an„dere Umſtände erklärt werden, und iſt wohl hauptſäch„lich den beſchränkenden Maaßregeln gegen unſern „Handel beizuſchreiben.“

Vergleichende Ueberſicht der Aus- und Einfuhr 1830.

	Einfuhr	Ausfuhr
von Deutſchland,	£ 1,669,365	£ 9,467,092
« Niederland,	« 1,978,114	« 4,956,116
« Portugal,	« 584,118	« 1,764,032
« Italien,	« 1,064,945	« 4,642,330
« Braſilien,	« 1,488,271	« 6,155,271
	£ 6,784,813	£ 26,984,841
von Frankreich,	£ 3,159,307	£ 643,308
« Preußen,	« 1,027,367	« 705,815
« Rußland,	« 3,442,653	« 2,753,887
« Türkey,	« 731,943	« 525,147
« Spanien,	« 978,612	« 613,614
	£ 9,339,882	£ 5,241,771

„Ich komme auf unſern Handel mit Preußen, „über welchen viel Irriges verbreitet worden iſt. Von

„diesem Lande durften wir eine Vermehrung unsers „Handels erwarten, als wir seiner Schifffahrt und sei„nem Bauholze Vortheile zugestanden; aber ich werde „zeigen, daß der directe Handel mit Preußen nur vom „geringem Betrage und Nutzen ist. Die Einfuhr von „daher ist allerdings in den letzten zehn Jahren von „£ 587,000 auf £ 1,300,000 gestiegen, dennoch hat un„ser Export von £ 974,000 zu £ 736,000 abgenommen, „also trotz der vermehrten Einfuhr von daher ist seit „1820 eine Verminderung von £ 250,000 eingetreten. „Was ist die Ursache? Einzig und allein der fortwäh„rende Druck des Britischen Handels in Preußen, wel„cher noch durch einen neuerlichen Transitozoll von „12½ pCt. vermehrt worden ist *)."

„Unter dieser geringen Ausfuhr nach einem Lande, „welches mit Zwölf Millionen Menschen bevölkert ist, „befindet sich fast kein Artikel des Britischen Gewerb„fleißes; von Baumwollen-Waaren, außer Twist, nur „für £ 175. Dies sind die Folgen, wenn man diesen „Staaten zum Nachtheile unsers Colonialhandels Con„cessionen macht. Ich werde dieses noch weiter nach„weisen."

„Unsere Ausfuhr nach Dännemark belief sich im „Jahre 1830 nur auf £ 227,000, also 60000 weni„ger, als im Jahre 1820; unsere Einfuhr von daher „hat aber von £ 170,000 auf £ 404,000 zugenommen. „Dänische Schiffe haben von dieser Frachtfahrt über „¾tel. Der Zoll ist enorm, und unter andern drücken-

*) Von ähnlichen Transito-Zöllen ist in Preußen nie die Rede gewesen: dem Autor müssen unrichtige Nachrichten zugekommen seyn.

„den Bestimmungen, finde ich eine besonders nachtheilig. „Wer Baumwollen-Waaren nach Dännemark consignirt, „darf dieselben nicht an einen Handelsfreund addressi„ren, sondern muß sie im Entrepot in Copenhagen auf„legen, wo sie öffentlich versteigert, und nach einem „Abzuge von 30 pCt. vom Provenue für Zoll ausgelie„fert werden. Unsere Regierung müßte wenigstens um „die Aufhebung dieser Beschränkung nachsuchen, wenn „sie die Einfuhr des Dänischen Bauholzes ferner noch „begünstigen wollte."

Der Redner wirft seinen Gegnern Unverstand und Täuschung vor; beides mögte aber schwerlich auf der Seite der Letztern anzutreffen seyn.

England exportirt z. B. nach Brasilien wie die vorhergehenden Tabellen ausweisen, zum Werthe von £ 6,155,271, und die Einfuhr von daher beträgt nur £ 1,488,271 *); eben so ist es bekannt daß die Retouren für Englischen Export, zur Ersparung unnützer Kosten directe nach Oesterreich, Rußland, Preußen und anderen Consumtionsmärkten gehen. Ohne solche Auswege könnte Brasilien eben so wenig große Quantitäten von Englischen Manufactur-Waaren nehmen, wie Schweden und Norwegen, welche durch die beschränkte Ausfuhr von Eisen und Bauholz daran verhindert werden.

*) Die Zahlen mögen als zutreffend angenommen werden; ein Paar Millionen mehr oder weniger machen keinen Unterschied. In England ist die größte Unrichtigkeit über statistische Angaben an der Tagesordnung. Nicht zwei Parlamentsredner oder Zeitungsschreiber haben dieselben Data in ihren Raisonnements. Dies kommt daher, weil die Erklärung über das Princip fehlt, nach welchem die Zollhaus- und andere Uebersichtstabellen angefertiget werden.

Jedes der obenerwähnten großen Länder erhält außer dem directen Engliſchen Importe noch bedeutende Zufuhren von Braſilien, was dem Britiſchen Gewerbfleiße einen eben ſo guten Markt verſchafft, als wenn ſie dieſe Waaren von England ſelbſt bezogen hätten.

Die Ausfuhren nach den Niederlanden ſind größtentheils für Deutſchland beſtimmt, und von dieſen ſowohl, als von den direct nach Deutſchland deſtinirten, geht die größere Menge nach Preußen. Jener Engliſcher Export, der nach Preußen ſelbſt ausclarirt wird, ergreift nur den mäßig bevölkerten Oſtſeeſtrich dieſes Landes, und beſteht aus ſolchen viel Raum einnehmenden Waaren, welche nach Polen und Schleſien beſtimmt ſind. — Ueber die Elbe, den Rhein und die Weſer zieht Preußen die Maſſe ſeiner Bedürfniſſe an Britiſchen-Manufactur- und Colonial-Waaren.

Die Ausfuhr nach den Oſtſeehäfen hat nicht unwahrſcheinlich abgenommen; dies läßt ſich aber leicht erklären: denn, fände ein regelmäßiger Verkehr mit Korn und Bauholz ſtatt, ſo würden viel mehr Waaren während der Sommer-Monate zu niedrigen Frachten nach der Oder oder Weichſel verſchifft werden, wie dies auch früher der Fall war.

In der letzten Zeit hat man es bequemer gefunden, über Hamburg ſelbſt die Waaren zu beziehen, welche für den nördlichen Theil Preußens beſtimmt waren. Die großen Verbeſſerungen des inländiſchen Verkehrs, gaben dieſem Handelswege um ſo mehr den Vorzug vor den directen Verſendungen, als ein gegenſeitiger Handel zwiſchen England und den Preußiſchen Oſtſeehäfen nicht exiſtirt. Alle dieſe Ausfuhr-Artikel ſtehen unter Export

nach Deutschland, sind aber demohngeachtet eben so gut Ausfuhren nach Preußen, als wären sie direct nach Preußischen Ostseehäfen verladen.

Auf der andern Seite hat, nach der Entfernung des hohen Zolles, die Einfuhr von Wolle in England bedeutend zugenommen. Demnach kann der Zuwachs des Imports von Preußen, insoferne er diesem Artikel zuzuschreiben ist, selbst nach dem Principe derjenigen Schule, deren eifriger Anhänger der Redner ist, nur als ein Vortheil betrachtet werden. Die Verhältnisse, welche Preußen bestimmen, seine Einfuhr größtentheils durch die Nordsee zu beziehen, wirken ebenso auf seine Ausfuhr, und so ist es gewiß, daß eine große Masse des Imports von Deutschland, an Wolle ꝛc. von Preußen kommt.

Anlangend den Werth der Ausfuhr nach Preußen, so möge die Bemerkung hinreichen, daß Baumwollen-Twist allein, die in der Tabelle als vollständiger Betrag des ganzen Exports angegebene Summe übersteigt; allerdings werden nicht so viel andere Baumwollen-Waaren nach diesem Reiche verschifft, als man erwarten dürfte, wenn man sich in einen, auf die Basis der Reciprocität wirklich begründeten, Tractat einlassen wollte. Indeß beträgt die Summe nicht £ 175, sondern kann mit Gewißheit auf £ 300,000 angeschlagen werden, ohne den unerlaubten Contrebandehandel zu rechnen, der an den ausgedehnten Preußischen Grenzen geführt wird.

Preußen consumirt mit einer Bevölkerung von 13,000,000 Menschen jährlich über 25,000,000 Pfund Kaffee, ohngefähr 60,000,000 Pfund Zucker, und andere Colonial-Waaren in diesem Verhältnisse, wovon der

größere Theil entweder aus Englischen Colonien, oder als Retourfrachten für Englische Manufacturen kommt.

Die Einfuhrszölle auf die meisten Englischen Artikel in Preußen sind freilich hoch, aber bei keinem waltet ein solcher Unterschied in den Abgaben zwischen verarbeiteten und rohen Waaren ob, als in England. *)

Preußen ist durch das Ausschließungs-System Englands durchaus gezwungen worden, seine eigenen Fabriken durch hohe Zölle zu schützen. Die erfahrnen Männer, welche in Preußen die Handelspolitik bestimmen, haben die Inconvenienzen, welche durch Vergeltungsmaaßregeln erzeugt werden, wohl begriffen; betrachten sie aber auch nur als eine Ausnahme von den verständigen Grundsätzen, welche im Allgemeinen ihre Schritte leiten.

England greift lüstern nach dem Geschäfte fremder Nationen, es will verkaufen, aber nichts dagegen nehmen, und vergißt, daß aller Handel sowohl jetzt, wie in den frühesten Zeiten, sich in Tauschhandel auflöst. Dieser Austausch der Waaren gegen einander wird jetzt nicht mehr durch ein und dasselbe Individuum beschafft, aber das Barattgeschäft wird mittelbar betrieben; und wenn England nun alle Gegenstände, welche ihm für seine Producte angeboten werden, ausschlägt

*) Früher wurde denjenigen, die auf den Messen zu Frankfurt a. O. oder zu Naumburg kauften, von dem Zolle auf Manufactur-Waaren ein Disconto von 33⅓ pCt. zugestanden, was jetzt auf 25 pCt. reducirt ist: eine große Erleichterung für den Englischen Manufacturwaarenhändler, der diese Gelegenheit benutzt, die Masse seiner Vorräthe auf jene Messen zu bringen, und die ermäßigten Zölle zu bezahlen.

und auf Geld beſteht, ſo wird der Verkauf ſeiner Waaren davon abhängen, ob nicht der Käufer einen andern Weg zur Realiſirung ſeiner Handels-Artikel findet: — hiedurch wird der Abſatz aber immer precair, und kann nun gar der Abnehmer dieſer fremden Waaren, den Verkäufer mit demjenigen verſorgen, was dieſer ſonſt von England bezog, ſo wird er lieber mit ſeinem Abnehmer handeln, ſelbſt dann, wenn die eingetauſchten Waaren theurer im Preiſe, und geringer an Werthe ſind, als er ſie von England ſich verſchaffen könnte.

Der Polniſche Getraidehändler, der ſein Korn nach Danzig bringt, vertauſcht dieſes nicht gradezu gegen Engliſche Producte; aber die Summe, welche er für dieſe beſtimmt, hängt gänzlich von dem Preiſe ſeines Korns ab. Je höher dieſes iſt, je mehr Ankäufe kann er machen, und er thut es in dem Vertrauen, daß die Conſumtion dieſer Producte mit der ſteigenden Wohlhabenheit des Landmanns zunehmen wird.

Bloße Zahlen geben keine richtige Anſicht von dem Vortheile des Handels mit irgend einem beſtimmten Lande; eben ſo gut könnte man die Ein- und Ausfuhr Hollands nach dem Amſterdamer Wechſel-Cours ſchätzen wollen. Nur eine Zuſammenſtellung ſämmtlicher Importe und Exporte eines Landes geben ein Reſultat, eben ſo wie alle Wechſelcourſe zuſammengefaßt werden müſſen; und jeder Verſuch, aus einzelnen Theilen ein Urtheil zu bilden, falſch ſeyn würde.

Der Betrag unſerer gerühmten Ausfuhr nach den Colonien hängt von unſerer Einfuhr von dem Continente ab, ohne dieſen oder einen andern Ausweg für Continentalproducte, würde das Feſtland nicht im Stande

ſeyn, den Ueberfluß der Colonial-Waaren, welche wir gegen unſere Manufacturen eintauſchen, zu bezahlen.

Eben ſo unrichtig iſt unſer Handel mit Dännemark dargeſtellt.

Sollte man es glauben, daß in einem großen Theil der Däniſchen Staaten die Zölle auf Britiſche und fremde Manufactur-Waaren nichts weniger als übermäßig, ſondern niedriger als in Braſilien ſind, und auf Colonial-Waaren ſo gering, wie ein Pflanzer es nur wünſchen kann?

In Holſtein und Schleswig ſind, bei einer Bevölkerung von 700,000 Menſchen, die Abgaben von allen Arten von Lein-, Seiden-, Baumwollen- und Wollen-Waaren ohngefähr 13 pCt. vom Factura-Werth, von Kaffee ohngefähr 1 ℔ Sterl. ℔ C, Thee 8 ℔ Sterl. ℔ C, raffinirten Zuckern 4 Rthlr., rohen Zuckern 1½ Rthlr., Havannah 2½ Rthlr. ℔ Centner. Rohe Zucker der Däniſchen Colonien geben 1 ℔ 12 ß, alſo ¼ Thaler weniger, wie die Britiſchen oder fremde. Darf man ſolche Zölle noch übermäßig nennen? *)

In andern Theilen Dännemarks ſind die Abgaben größer, und beſonders drückend auf Manufactur-Waaren **). Fremde raffinirte Zucker ſind z. B. ganz verboten; in England darf man ſie gegen einen Zoll von 168 ß ℔ Centner einführen, welches ohngefähr dreimal

*) Nach einem alten ſchädlichen Geſetze, ſind Gutseigenthümer von dieſen Zöllen ganz befreiet. Dies iſt auch der Fall in Mecklenburg, wo die Abgaben noch geringer ſind.

**) Der Zoll auf weiße Cattune iſt circa 15 ß Cour. ℔ C; façonnirte Seidenzeuge geben 2 ℔ 8 ß ℔ C, andere Seidenzeuge 1 ℔ 4 ß ℔ C ꝛc.

den Werth des ſchon zur Conſumtion verſteuerten Zuckers ausmacht.

Gefärbte Seiden- und Baumwollen-Waaren ſind in Dännemark nicht verboten, ihre Einfuhr iſt aber auf Copenhagen beſchränkt, hauptſächlich um den Contrebandehandel zu hindern, (eben ſo haben einzelne Häfen in England das Entrepotrecht für gewiſſe Artikel, welches andere nicht beſitzen) und ſie werden öffentlich verkauft, um ihren wahren Werth auszumitteln. Erſieht dann der Empfänger, daß er wahrſcheinlich einen guten Preis dafür erhalten wird, ſo treibt er die Waare zum Nutzen des Zolles bis zum höchſten Werthe hinauf; wo nicht, ſo kauft er ſie ſelbſt billig ein, und bezahlt die Abgabe von 30 pCt.

Dieſer Zoll iſt allerdings ſehr hoch, aber in England beſteht derſelbe auf gedruckte Cattune und auf alle Seiden-Waaren. Außerdem findet die läſtige Einrichtung dabei in England eine Parallele. Die Klage über eine ſolche Einrichtung würde von Seiten Englands beleidigend und unzweckmäßig erſcheinen, wenn man an die Auctionen der Oſtindiſchen Compagnie denkt. (6).

So lange als England es gerathen findet, den Verkauf ſeines Thee's auf ähnliche Weiſe zu beſchaffen, mag der Chineſiſche Mandarine immerhin ernſthaft ſein Haupt ſchütteln; er wird vergebens eine innere Einrichtung bejammern, über die ſich zu beklagen ein Ausländer das Recht nicht hat. Die Engliſche Re-

(6) Bei den Thee-Auctionen der Oſtindiſchen Compagnie giebt der Preis den Maaßſtab für den Zoll, der 96 und 6, alſo 102 pCt. vom Werth beträgt.

A. d. U.

gierung ist zu gut unterrichtet, um sich in solche Dinge zu mischen, oder sich gar lächerlich zu machen, durch das Zugeständniß fernerer Erleichterungen für das Dänische Bauholz, da es bekannt ist, daß Dännemark kein Bauholz auszuführen hat, sondern in dieser Hinsicht vom Auslande abhängig, den größern Theil seiner Westindienfahrer in Finnland bauen läßt. (7)

Derselbe Irrthum, welcher über den Export nach Preußen stattfand, waltet auch über Dännemark ob.

Der ganze directe Handel zwischen England und der Elbe wird durch Britische Schiffe betrieben, die nach Hamburg ausclariren; daher figuriren denn auch alle Colonial- und Manufactur-Waaren, Kohlen, Glas ꝛc., welche aus England den volkreichen und fruchtbaren Herzogthümern zugeführt werden, im Zollhause unter Export nach Deutschland. Die niedrigen Zölle in diesem Theile des Dänischen Reiches machen allein schon eine große Consumtion wahrscheinlich; diese wird folglich nicht durch hohe Zölle, sondern nur dadurch beschränkt, daß England die Landes-Producte nicht annehmen will. Verschiedene Umstände, die theilweise aus den Englischen Verbotsgesetzen entstehen, ziehen die Britischen Producte, die nicht allein in den Herzogthümern consumirt werden, sondern auch großen Theils für Jütland, die Dänischen Inseln, und selbst für Copenhagen, Schweden,

(7) Dännemark bezieht allerdings sein Schiffsbauholz aus der Fremde; in Finnland gebaute Schiffe dürften inzwischen nur ausnahmweise im Dänisch-Westindischen Handel gebraucht werden, und scheint der Autor in seiner Behauptung zu weit gegangen zu seyn.
A. d. U.

Rußland und die Oſtſee im Allgemeinen beſtimmt ſind, nach Hamburg und Altona.

Die kleinen Däniſchen, Norwegiſchen, Schwediſchen und Finnländiſchen Fahrzeuge, welche ihre Producte nach Lübeck, Hamburg, Altona oder Holland bringen, nehmen ihren Bedarf an Colonial- und Manufactur-Waaren von da wieder zurück; ſie würden dieſe aus England holen, wenn nicht die Einfuhr ihrer rohen Producte verboten wäre. Der Engliſche Rheder ſieht die Ankunft dieſer kleinen Schiffe in England nur ungerne, da er ſich freuen ſollte, weil jede dieſer kurzen Reiſen der Britiſchen Schifffahrt nach den entfernteſten Theilen der Erde Beſchäftigung giebt.

Durch die ganze Rede zieht ſich fortwährend eine ähnliche Entſtellung unleugbarer Thatſachen, welche einem Kenner des Commerzes in keiner Weiſe unbekannt ſeyn ſollten; und man kann nur bedauern, daß ein Mann, der ziemlichen Einfluß auf die Schule, zu der er ſich bekennt, ausübt, zu einer ſo unedlen Kampfart ſeine Zuflucht nimmt.

Quantoque magis falsa erant, quae fiebant, tanto plura facere.

Es iſt unleugbar, daß die innere Conſumtion eines Landes bei Weitem wichtiger iſt, als der Handel mit irgend einem auswärtigen Staate. Soll aber die National-Induſtrie vorwärts ſchreiten, ſo muß ſie durch Nachfrage, welche außerhalb ihres Kreiſes entſteht, aufgemuntert werden. Grade durch ſolche Nachfrage entſtanden in England die Fabriken größtentheils; ohne dieſe können ſie nicht exiſtiren. Eine ſolche Beihülfe darf man daher nicht zu gering anſchlagen, wenn

ſie auch unbedeutend und unnütz erſchiene. Ein geringer aber fortwährender Zufluß verwandelt einen ſtehenden Teich in fließendes Waſſer.

Das Vorhergehende beweiſt den Irrthum der Behauptung, daß der Nutzen, welchen die Freundſchaft fremder Staaten gewährt, ein geringer ſey, und zeigt, wie falſche Begriffe über das Weſen der Handelspolitik Großbritanniens, anderen Nationen gegenüber, in England verbreitet ſind.

Vor Kurzem ſind leider nur zu erfolgreiche Verſuche gemacht, das Britiſche Handelsintereſſe über die Wichtigkeit freundſchaftlicher Beziehungen mit Preußen zu blenden.

Die 13,000,000 Preußen haben ſchon die Kraft von 25,000,000 erlangt. Der mit £ 705,815 angenommene kleine Handelsfreund iſt der Rieſe geworden, welcher den größten Theil der gewaltigen Exporte von England nach Holland und Deutſchland und nach der neuen Welt dirigirt.

Preußen, welches unſinnige Revolutionen unverſöhnlich haßt, hat ſelbſt eine Revolution zu Stande gebracht, welche das ſpeculative Deutſchland nur wie ein Traumbild betrachtete.

Die characteriſtiſche Energie der Preußiſchen Regierung, mehr noch die Macht ihrer verſtändigen und liberalen Grundſätze über den Handel, hat die Stiftung eines Vereins mit Baiern, Würtemberg, Heſſen, Sachſen und verſchiedenen kleinern Staaten hervorgerufen, der den mächtigſten Einfluß auf die politiſche und commerzielle Bedeutendheit Deutſchlands ausüben wird.

Dieſes Preußiſche Syſtem nun, dem ſich Deutſchland größtentheils angeſchloſſen hat, beruhet auf folgenden Principien: gänzliche Abſchaffung aller inländiſchen Zölle und vollkommene Freiheit des kaufmänniſchen Verkehrs durch alle Länder des Vereins *); Aufhören aller Verbote gegen die Erzeugniſſe fremder Induſtrie, um Entrichtung mäßiger Abgaben; Erleichterung der Zulaſſung ſolcher Producte, vermöge Tractate, welche nach dem Grundſatze der Reciprocität mit fremden Staaten geſchloſſen werden; Erhebung der Zölle an den Grenzen des Vereins für gemeinſchaftliche Rechnung, und Theilung des Provenues unter den verſchiedenen Participienten, nach dem Verhältniſſe der Einwohnerzahl; — endlich Zulaſſung ſolcher Producte, wenn für die Zahlung der Abgaben am Beſtimmungs-Orte Sicherheit gegeben wird.

In England hat man die Handels-Politik Preußens, ſo wie die projectirte Union Deutſchlands im Allgemeinen nicht richtig gewürdiget, was denn bei verſchiedenen Schriftſtellern, deren Grundſätze in der Hauptſache mit der Politik übereinſtimmen, welche ſie aus Mißverſtändniß verleugnen, ein unverdientes Mißtrauen und ſelbſt Anfeindung gegen Preußen verurſacht hat.

So ereignete es ſich im vorigen Jahre, daß eine Engliſche periodiſche Zeitſchrift, welche nach ihrem Titel

*) Gegenwärtig ſind noch 38 verſchiedene Zollinien und Tarife in Deutſchland. Wenn man Waaren von Hamburg nach Wien verſendet, ſo müſſen 10 verſchiedene Tranſito-Zölle bezahlt werden. Preußen wird ſich die Ehre erwerben, durch Auflöſung dieſer Bande Blutumlauf und Leben in den erſtarrten Körper zurück zu bringen.

über fremde Litteratur und Politik wohl unterrichtet seyn sollte, wie es ihr auch häufig nicht abzusprechen ist, ein merkwürdiges Beispiel unrichtiger Auffassung der Preußischen Handels-Politik gab. *)

Aus einer kürzlich erschienenen Brochüre desselben Schriftstellers ersieht man, daß er von seinem Irrthume nicht abzugehen gedenkt; eben so wenig behandelt er den neuen Deutschen Verein mit der für den Gegenstand nöthigen Wichtigkeit.

In so ferne als Einnahme das Object und Resultat der Zölle ist, darf sich kein Staat über Abgaben beklagen, welche ein anderer Staat auf seine Producte legt: ist aber die Revenue das alleinige Object, dann wird der importirende Staat, um Einfuhr und Consumtion zu befördern, nur mäßige Zölle nehmen. Daher läßt es es sich mit den freundschaftlichsten Beziehungen zu einem Lande ganz wohl vereinbaren, daß man seine Producte besteuert, um sich dadurch eine Einnahme zu verschaffen. Sind aber in England die Abgaben von Baumwollen-, Seiden- und Wollen-Waaren, von Holz und Korn darum so hoch, um sich Einnahme davon zu verschaffen? Hat man diesen Gesichtspunkt festgehalten, als man die Steuer von raffinirten Zuckern auf 168 s., von rohen nur auf 24 s. bestimmte? Der Englische Zuckerbäcker beklagt sich über die hohen Zölle in Preußen, und sollte doch bedenken, daß der Zoll von rohen Zuckern 15 s., der von raffinirten nur 33 s. beträgt. So klagt man, ohne Rücksicht auf fremde Interessen, nicht über den Betrag des Zolles, sondern über dessen Zweck; und

*) Foreign Quarterly Review Mai 1832 und April 1833.

so ereifert sich der kurzsichtige Egoismus, daß fremde unabhängige Staaten ihre Politik nach derjenigen bilden, welche man gegen sie beobachtet.

Die Behauptung, daß die Zölle auf Caffee und Zucker in Preußen so bedeutend sind, um den Anbau von Cichorien und Runkelrüben zu befördern, ist einer solchen Schrift unwürdig. Preußen und England betrachten die Zölle auf Britischen Plantagen Caffee und Zucker gegenseitig als eine Sache der Einnahme; aber fremder Caffee und Zucker sind in England wegen der übermäßigen Zölle durchaus verboten; Preußen dagegen, ohne Colonien, hat die Gelegenheit nicht, zu zeigen, wie es im umgekehrten Falle nach den liberalen Grundsätzen, welche es befolgt, handeln würde.

Wollte man nach seinem allgemeinen Handelssysteme urtheilen, so kann man annehmen, daß es, wirklich im Besitze von Colonien, fremden Zucker, Caffee u. s. w. von den Ländern, welche sich zu Reciprocitäts-Tractaten verständen, zu denselben Zöllen, wie von eignen Colonien zulassen, oder höchstens einen geringen Unterschied von 1 à 2 s. ℔ Centner machen würde. Dies wäre auch keine Folge einer unbedachtsamen Liberalität, sondern geschähe nur, um von fremden Colonien denselben Nutzen zu haben, den es von eignen haben würde, und in Berücksichtigung des Umstandes, daß die Erhaltung eigner Colonien mit großen Ausgaben verbunden ist, die fremden Colonien dagegen, welche sich dem Reciprocitäts-Systeme angeschlossen haben, als wohlfeilere, vortheilhaftere und dankbarere Kundleute betrachtet werden müssen. Dagegen beklagt sich Preußen, daß seine rohen Producte, als Bauholz und Korn durchaus ver-

boten ſind, ſo lange ſich England ohne dem behelfen kann. Dieſe Artikel drängen ſich zuweilen dennoch durch, aber ohne Gewinn für die Induſtrie beider Länder und die Revenue Englands. Es iſt durchaus falſch die Engliſche Liberalität oder Politik nach dem Durchſchnitts-Zoll zu beurtheilen, der ſeit dem 15. July 1828 bis 1831 auf Waizen erhoben iſt, und 6 ſ. 1 ₰ beträgt.

Etwas mehr Geduld auf Seiten der Inhaber des Waizens mögte die zollfreie Einfuhr des Ganzen herbeigeführt haben. Das Princip des Korngeſetzes hätte in Bezug auf Preußen dadurch keine Aenderung erlitten, wenn der Durchſchnittszoll 1 ſ. oder 21 ſ. ſtatt 6 ſ. 1 ₰ geweſen wäre; denn für die Agricultur oder die Induſtrie Preußens kann nur der Zoll normiren, welcher in dem Augenblicke ſtatt fand, wo jede Ladung beordert, oder in einem Preußiſchen Hafen gekauft wurde. Im Ganzen ſcheint der Zweck des Geſetzes geweſen zu ſeyn, die Einfuhr des benöthigten Korns zu erhalten, mit dem möglichſt geringen Nutzen für den fremden Landmann und den Britiſchen Conſumenten, mit dem möglichſt größten Schaden für den Engliſchen Eigenthümer oder Pächter; — ferner die unbedeutendſte Revenüe von der Importation zu ziehen, und den Nutzen, welchen die Engliſche Induſtrie von der natürlichen Tendenz der Korn-Einfuhr, nämlich höhere Preiſe des Continents haben mußte, zu verhindern.

Preußen zieht keinen Vortheil davon, daß Hanf, Flachs und Borſten, Stapelartikel eines andern Landes, welche es ſelbſt wenig auszuführen hat, gegen geringe Zölle zugelaſſen werden, und man darf, wenn Britiſche Liberalität das Feldgeſchrei iſt, nicht vergeſſen, daß die

Reduction der Abgaben auf die ebengenannten Waaren ſowohl, als auf Wolle nichts weniger, als von der Großmuth Englands herrühren.

So wie die Navigations-Acte jetzt beſteht, hat Preußen keine Urſache zu klagen; dies geſchah aber nur dann, wenn von Engliſcher Seite gegen die Reciprocitäts-Tractate geſprochen wurde.

So ſcheint auch der Verfaſſer in ſeiner obigen Beurtheilung gänzlich überſehen zu haben, daß die Preußiſche Politik der Ruſſiſchen und Oeſterreichiſchen diametriſch entgegenſteht.

Dieſe beiden letztgenannten Staaten haben nicht ſo ſehr aus Oppoſition gegen England ein Prohibitiv-Syſtem angenommen, als aus einer unüberlegten Bewunderung der Doctrinen, welchen nach ihrer Anſicht England ſeinen Wohlſtand verdankt, wobei ſie die Vereinigung von Umſtänden, welche jene Wohlhabenheit beförderten, nicht berückſichtigt haben.

Preußen hat bei ſeiner größern Aufklärung einen andern Weg eingeſchlagen, und der ausgezeichnete Staatsmann, welcher vornämlich ſeine National-Induſtrie hervorgerufen, ſo wie alle übrigen Publiciſten verdammen in jeder Hinſicht die engherzige und kurzſichtige Politik ihrer Nachbarn. Preußen iſt nun aber von allen Seiten durch Beſchränkungsmaaßregeln eingeengt, und muß folglich zu ähnlichen Maaßregeln ſeine Zuflucht nehmen; dies geſchieht aber nicht aus der Ueberzeugung von der Zweckmäßigkeit derſelben, ſondern iſt eine practiſche Verfahrungsart, um die practiſchen Menſchen, oder vielmehr die Theoretiker in England, welche trotz 60jähriger Erfahrung unüberzeugt geblieben

ſind, zu überzeugen. Bei der Ausführung dieſer practiſchen Lehren will Preußen die Reduction einiger Abgaben nicht als eine Engliſche Liberalität anerkennen. Das Ausſtreichen des Wortes „Verbot" aus dem Britiſchen Zolltarife wird nicht als Großmuth betrachtet, wenn dafür eine Abgabe geſetzt iſt, die einem Verbote ganz gleich kommt. Preußen überſieht es eben ſo wenig, daß es nur zu Englands eignem Vortheil geſchieht, wenn die Steuern auf den einen oder andern Artikel zuweilen ermäßiget werden, und wird dies ſo lange feſthalten, bis ſeine Stapelartikel im Austauſch gegen Engliſche Manufactur- und Colonial-Waaren genommen werden.

Man klagt Preußen mit Unrecht der Feindſchaft gegen England an, weil es Wiedervergeltungs-Maaßregeln anwendet. Es weiß recht gut, daß die Engliſche Regierung und das ganze Land einen Handelstractat, der die beiderſeitige National-Induſtrie befördern kann, wünſchen, einen Tractat, der auf den einzigen Principien beruht, welche einen Handelsvertrag nützlich und dauerhaft machen können. Um nun die Theoretiker Englands und anderer Länder, welche das Ausſchließungsſyſtem befolgen, zu überzeugen, muß Preußen nothwendig ſeine practiſchen Lehren fortſetzen. Statt der Vorwürfe, die ihm ſelbſt von denjenigen Engländern, welche ſich zu demſelben Syſteme bekennen, gemacht werden, ſollte man ihm für das Betreten und das feſte und ſyſtematiſche Verfolgen des eingeſchlagenen Weges die ſchuldige Dankbarkeit nicht verſagen.

Es iſt ein Unglück, daß der liberale Urheber jener feindlichen Angriffe auf Preußen die Tendenz der Handelspolitik dieſes Landes ſo gänzlich mißverſtanden hat.

Dieſe beſteht in keinem Antiſocialſyſtem. Es iſt nicht der Zweck, durch Preußiſche Officianten den Zoll in den kleinen Deutſchen Staaten erheben zu laſſen; vielmehr ſollen auf ein Mal alle ſolche innere Zölle und Bedrückungen beendiget, und an der äußerſten Grenze des Vereins die Erhebung für gemeinſchaftliche Rechnung, nicht allein durch Preußiſche, ſondern auch durch Zollbediente der Union vorgenommen werden. Ueberdies will man Deutſchland nicht den Preußiſchen Tarif aufdringen, ſondern der noch zu entwerfende Tarif ſoll nach Möglichkeit den verſchiedenen Intereſſen der einzelnen theilnehmenden Länder angepaßt werden.

Auf das Preußiſche Syſtem können weder eine Faction noch Parthei-Intereſſen Einfluß gewinnen; es ſchreitet feſten Schritts dem großen Ziele entgegen: es will die Hinderniſſe überwinden, die der Entwickelung der Deutſchen National-Induſtrie in den Weg treten, und mit dem Auslande auf dem Grunde der Reciprocität Verträge abſchließen.

Es iſt eine traurige Sache, wenn in conſtitutionellen Staaten, auch in England, die liberale Politik durch Parthei-Intereſſen gedrückt wird. Kein Stand wird beſſer repräſentirt, als den Vorurtheile und Factionen bilden. Wenn auch die Preußiſche Regierung aus mehreren Gründen bedauerlich außer Stande geweſen iſt, eine repräſentative Verfaſſung zu geben, ſo muß der Unterthan dennoch dankbar anerkennen, daß die aufgeklärte Alleinherrſchaft, während der letzten 20 Jahre, die Entwickelung des Gewerbfleißes unendlich befördert, und daß der ſtarke Arm der Regierung die wichtigſten und nützlichſten Maaßregeln getroffen hat, welche bei einer

Alle dieſe Schiffe werden, ohne Unterſchied, das Recht haben, von allen Deutſchen Häfen Güter nach England zu laden.

Dieſes kann ihnen dem Rechte und der Analogie nach nicht ſtreitig gemacht werden, und geſchähe es, ſo müßte England doch am Ende nachgeben. Der mächtige Verein kann nämlich der Britiſchen Schifffahrt Zwang auflegen, bis dieſes Recht anerkannt iſt. Preußen könnte ſelbſt beim Ablaufe des Reciprocitäts-Tractats deſſen Erneuerung verweigern, weil daſſelbe in England ſo wenig begünſtiget worden, und hohes Tonnengeld, Extrakoſten, ſo wie andere Zölle dieſer Art auf alle Schiffsladungen legen, mit deren Regierungen keine Reciprocitäts-Verträge über die Erzeugniſſe des Bodens und der Induſtrie abgeſchloſſen ſind.

Preußen weiß ſehr wohl, daß ſeine 652 Schiffe, mit allen Deutſchen zuſammen, den Bedürfniſſen des Handels nicht genügen würden, und daß ſie, auf gleiche Bedingungen, mit Britiſchen Schiffen nicht wetteifern können. Es würde dann ein Gegenſtand der Einnahme, und eine Auflage von Britiſchen Schiffen ohne Schwierigkeit erhoben werden.

Die Engliſche Regierung kann in dieſem Falle allerdings Wiedervergeltungs-Maaßregeln ergreifen, aber auf Deutſche Schiffe wird eine Abgabe der Art, wegen ihrer verhältnißmäßig kleinen Anzahl, nicht bedeutend laſten. England wird auch aus Berückſichtigung für ſein Manufactur- und Colonial-Intereſſe von der Annahme ſolcher Maaßregeln abgehen, welche, ohne die Lage der Britiſchen Schifffahrt zu verbeſſern, nur neue Verlegenheiten herbeiführen würden.

Die Freunde der Antireciprocität in England dürften dann ein Geschrei über die Illiberalität der Ausländer erheben, aber sie werden in diesem Falle eben so dringend Reciprocitäts-Tractate verlangen, wie sie jetzt solche verwerfen.

In der Befolgung des Systems, Verträge mit fremden Ländern abzuschließen, wird Preußen oder vielmehr Deutschland die Zulassung von Korn, Bauholz und anderer Landes-Producte gegen mäßige Zölle verlangen. Will England solche Verträge nicht eingehen, so muß es gewärtig seyn, daß von seinen Manufactur- und Colonialwaaren größere Abgaben, als von denen der Länder erhoben werden, welche eine umsichtigere Handelspolitik befolgen. Es bedarf keiner weitern Nachweisung, welche Folgen dies für die Fabriken Englands und für den Ueberschuß seiner Colonialwaaren hervorbringen wird. Die Letztern erhielten bis jetzt höhere Preise, weil sie das Monopol des Englischen Markts besaßen, künftig wird dann ihr Werth heruntergedrückt, weil sie Englisch sind. Ein Land nach dem andern wird sie ausschließen, oder nur gegen immer höhere Zölle zulassen.

Deutschland aber vermag noch mehr. Es kann Handelsverträge mit Brasilien, Mexico, Buenos-Ayres, den vereinigten nordamerikanischen Staaten, Hayti, überhaupt mit allen Ländern abschließen, wohin England jetzt einen werthvollen Export hat.

Wenn in einem Vertrage mit England die verschiedenartigen Interessen nicht ausgeglichen werden, so kann Deutschland mit solchen transatlantischen Staaten sich dahin vereinbaren, daß die Producte gegenseitig nur in den Schiffen der contrahirenden Nationen einge-

führt werden dürfen; oder, weil mit Ausnahme der vereinigten nordamerikaniſchen Staaten ein Mangel an Schiffen eintreten würde; ſo könnte im Geiſte der Liberalität die Einfuhr in allen Schiffen der Nationen erlaubt werden, welche der Deutſchen Frachtfahrt eine gleiche Begünſtigung zugeſtehen.

Preußen kann ſich mit Ländern, wie z. B. mit Braſilien, deſſen Kaffee- und Zucker-Einfuhr in England nur gegen hohe Zölle geſtattet iſt, über die Zulaſſung ſeiner Manufacturen zu niedrigern Abgaben, als die Engländer bezahlen, leicht vereinigen. Dieſe Länder haben keine Vorliebe für England, müſſen es vielmehr als feindlich betrachten, ſo lange es ihnen ſeine Märkte verſchließt; ſie werden daher gerne demjenigen den Vorzug geben, welcher ihre Producte, womit ſie die Einfuhr von England bezahlen, ihnen abnimmt.

Wenn England die Ausfuhr von einem ſo großen Theile ſeiner Manufactur-Waaren, nach dem Continente Europa's und den transatlantiſchen Staaten verloren hat, ſo kann es nicht mehr die großen Partheien Baumwolle von Amerika und Oſtindien beziehen; wobei in gleichem oder größerem Verhältniſſe alle verwandten Handelszweige leiden und ſich verringern müſſen.

Unter den Auſpicien einer Regierung, welche ſich nicht allein zu der neuen Schule bekennt, ſondern auch ſeit 15 Jahren mit ausgezeichnetem Erfolge darnach gehandelt hat, iſt ein mächtiger Verein gebildet worden. Dieſe Schule iſt in der That neu in England, und doch bei weitem älter, als ihre Gegnerin, in ſo fern ihre Lehren in der menſchlichen Natur, im gegenſeitigen Intereſſe begründet ſind.

Ihre Feinde verwerfen freilich die Anwendung derselben auf ihren Betrieb, sie erkennen aber die Wahrheit der Principien, welche sie theoretisch bestreiten, in ihrem täglichen Verkehre an.

Vor allen andern sind einige practische Leute sehr geneigt, aus zufälligen Resultaten ein vollständiges System zu bilden, und so werden die unnatürlichsten Theorien häufig für practische Wahrheiten ausgegeben, einzig und allein aus dem Grunde, weil sie von sogenannten practischen Geschäftsmännern ausgehen.

Der obengedachte Verein hat aber keine Schifffahrt, welche bedeutend genug ist, um die Regierung vorzugsweise zu ihren Gunsten zu stimmen; er hat kein Colonial-Interesse, welche Privilegien fordern könnten, die anfänglich dem Mutterlande, und endlich den Colonien selbst nachtheilig werden. Eine kräftige Regierung wird stets bereit seyn, sich auf Discussionen über Handelstractate nach der Basis gegenseitigen Nutzens und gegenseitiger Concessionen einzulassen; sie wird den irrigen Gegenwirkungs-Mitteln zum Nutzen eines Gewerbzweiges auf Kosten des andern entsagen, und Beschränkungen nicht als Zweck ihrer Politik, sondern nur als Vertheidigungs-Waffe gebrauchen.

Die Erbitterung gegen die Handels-Despotie Englands, hat durch diesen deutschen Verein eine solche Stärke erlangt, daß fernerer Widerstand gegen denselben unmöglich und unzweckmäßig erscheinen muß. Ein Markt nach dem andern wird von Jahr zu Jahr der Einfuhr Britischer Producte verschlossen werden.

Neue Welten können nicht mehr entdeckt werden, und man muß eingestehen, daß unser Handel mit den

großen entlegenen Ländern, welchen England bisher ausschließlich führte, großentheils von unserm freundschaftlichen Verhältnisse zu unsern Nachbarn auf dem Continente abhängt.

Der unglückliche Druck, den die Continental-Sperre herbeiführte, ist noch lebendig im Andenken Englands. Colonial- und Amerikanische Waaren, gegen unsere Manufacturen eingetauscht, wurden ganz werthlos; je größer unsere Ausfuhr, je größer war unserer Verlust; der einzige vortheilhafte Abzugsweg für die Masse unserer Colonial-Waaren, bestand damals bekanntlich in den waglichen Contrebandehandel.

Das rohe und brutale System Napoleon's hat nun auf der einen Seite England die practische Lehre gegeben, daß es von den Europäischen Märkten abhängig sey; auf der andern Seite hat es aber auch die Unmöglichkeit erwiesen, ein System, das mit dem Interesse und den Gefühlen der Menschen nicht übereinstimmt, aufzudringen, möge es kommen, woher es wolle.

Dieselben Gefühle, welche den Continent bestimmten, Napoleon's System zu zerstören, werden unter veränderten Umständen sich gegen England, von dem er sich verletzt glaubt, feindlich vereinigen.

Die zu ängstliche Aufmerksamkeit auf temporaire Vortheile ist der Grund, warum in England bei dem Versuche der Ausgleichung der widerstreitenden Interessen solche Umstände leicht übersehen werden, wodurch einige ohne Nachtheil für andere bleibend und wirklich befördert werden können. Wozu nützt es, daß der Englische Zuckerbäcker die Gesetzgebung petitionirt um die Erlaubniß, fremden Zucker verarbeiten zu dürfen, wenn

er einen Artikel, der in ſeinem rohen Zuſtande allenthalben einführbar iſt, in eine Form verwandelt, welche ihn dem Banne von Europa unterwirft. Nur durch ein Opfer, nämlich durch den Rückzoll, iſt dieſe Procedur ausführbar, und der Zweck, die Einführung in fremde Länder, wird ſelbſt dadurch nur theilweiſe erreicht. Für den Augenblick mögte der niedrige Preis des fremden Zuckers in England einigen Vortheil gewähren, aber wie bald würde ſich dieſes ausgleichen. In Kurzem würde die größere Ausfuhr wegen der höhern ausländiſchen Zölle aufhören, und inzwiſchen durch die Vergütung (den Rückzoll) dem Lande eine neue Laſt aufgelegt werden. Der Rückzoll auf den auszuführenden Zucker iſt in ſeinen Wirkungen der Armentaxe gleich. Auf dieſe Weiſe wird nämlich den Zucker bauenden Colonien die Differenz des Monopol-Preiſes, welchen ſie von England, und des Preiſes, den ſie ſonſt erhalten haben würden, wieder vergütet. Der Conſument zahlt ſeinen Theil zu dieſer Taxe, indem er den höhern Preis für den in England conſumirten Zucker zahlt, und die Nation giebt eine Vergütung auf den Ueberſchuß der fabrikirten Waaren, welcher exportirt werden muß. Durch dieſe Vergütung werden die Zuckerbäcker in den Stand geſetzt, die Maſſe der rohen Waaren zu kaufen, und an den Conſumenten theuer zu verkaufen.

Wenn man alſo fremde Zucker zum Gebrauche der Raffinadeurs zuläßt, geſchieht es blos, damit dieſe einen Verluſt bringenden Handel, auf Koſten des Volks ausdehnen können. Dem Braſilianiſchen Pflanzer macht es keinen Unterſchied und bringt ihm keinen Gewinn; dem iſt es einerlei, wer das Geſchäft des Raffinirens be-

treibt, ſo lange als die Conſumtion ſeines Products in England verboten, und auf den Continent beſchränkt iſt. Statt ſolcher unnützen Bittſchriften, ſollten die Zucker-Raffinadeurs lieber die Regierung angehen, zu bewirken, daß fremde Staaten ihre Zölle auf raffinirte Zucker reduciren.

Ließe ſich dieſes durchſetzen, und würden die Koſten der Fabrikation durch den freien Import von Korn, und den freien Gebrauch von Britiſchen und fremden Zuckern vermindert, je nachdem die eine oder die andere Gattung die wohlfeilſte wäre; dann könnten und müßten die Raffinadeurs auf den Vortheil verzichten, welchen ſie aus der Vergütung ziehen, und es müßte ihrer Betriebſamkeit und der ihrer ausländiſchen Nebenbuhler überlaſſen bleiben, wer den Sieg davon trüge.

Die Liverpooler Schiffs-Rheder haben in einer neuerlichen Petition noch größere Forderungen gemacht. Sie erſuchen das Parlament, alle Artikel Braſiliens und anderer Länder zur Conſumtion zuzulaſſen, welche gegenwärtig zum Nutzen unſerer Colonien vom Engliſchen Markte ausgeſchloſſen ſind.

Die Erbitterung, welche in dieſen Ländern gegen uns herrſcht, dürfte durch die Entfernung jenes gehäſſigen Unterſchiedes in gewiſſer Beziehung beruhigt, das Schifffahrts- und Fabrik-Intereſſe durch dieſe Veränderung verſchiedenartig befördert werden; inzwiſchen würde die Conſumtion in England durch ſolche Maaßregel nicht ſehr erhöht, und der dann noch bedeutendere Ueberſchuß ausländiſcher und Britiſcher Colonialwaaren müßte ſich immer nach einem Markte des Continents umſehen. Kann die Engliſche Regierung den Conſumen-

ten des Feſtlandes nicht in ihr Intereſſe ziehen, ſo muß ſie gewärtig ſeyn, daß auf alle Britiſchen Colonialwaaren, man möge ſie direct von den Colonien oder über England einführen, ſo wie auf Engliſche Producte ſelbſt, höhere Zölle gelegt werden.

Bei der Erfüllung deſſen, was die Bittſteller verlangen, dürfte der daraus zu ziehende Vortheil nur ein temporairer und ein unbedeutender ſeyn; — kann aber die Engliſche Regierung bewogen werden, ſich die Freundſchaft der conſumirenden Länder durch die Erlaubniß der freien Einfuhr ihrer Producte zu erwerben, dann in der That würde England der große Stapelplatz der Welt werden, und wahrſcheinlich bleiben, und die Britiſche Schifffahrt, von hemmenden Banden befreit, mit ihr jeder andere Zweig der National-Induſtrie könnte dann in freier Mitbewerbung mit andern Ländern in vollem Maaße den Vortheil genießen, den eine unbegränzte Verzweigung des Handels nur zu gewähren im Stande iſt.

Die erwähnte Bittſchrift giebt zugleich eine Erläuterung von dem, was man in England freien Handel nennt. Die Schiffs-Rheder verlangen mit großem Rechte die Aufhebung der Beſchränkungen, welche zu Gunſten der Colonien gemacht ſind, weil ſie der Schifffahrt und dem Manufactur-Intereſſe ſchädlich ſind. Sie verlangen die Annahme günſtiger und liberaler Maaßregeln gegen ſolche Länder, welche keine Schifffahrt haben, gegen die ſie kämpfen müſſen, endlich eine liberale Ausgleichung zwiſchen den verſchiedenen Britiſchen Intereſſen. Es ergiebt ſich aber deutlich, daß ſich ihre Liberalität weder auf die Nordamerikaner, noch auf

die Dänen, Schweden und andere Nationen Europa's erſtreckt, und daß ſie nach dem Monopole lüſtern ſind, welches ſie ihren Brüdern in den Colonien entreißen, und ihrem Geſchäftszweige zuwenden mögten.

Eine eben ſo einſeitige Auffaſſung findet man in mehreren Bittſchriften über den Handel mit Bauholz. In einer neuerlichen Petition von Hull machen die Bittſteller Vorſtellungen gegen die Zölle, wegen der Unverhältnißmäßigkeit zwiſchen der Abgabe auf Bauholz und auf Bretter, ohne ſich auf das richtige Princip der Reciprocität zu berufen, und ohne die Britiſche Induſtrie durch Zuvorkommenheit gegen die conſumirenden Länder zu befördern. Sie wünſchen: „daß die fremden „Säger nicht ferner ermuthiget, und dem unnatürlichen „und unpolitiſchen Vorzuge der fremden Arbeiter ein „Ende gemacht werde.“

Was aus Britiſchen Arbeitern werden ſoll, wenn fremde Länder dieſelben anticommerziellen Grundſätze annehmen, wird von den Bittſtellern nicht angegeben.

Offenbar werden durch unbedachte Petitionen dieſer Art die Wiedervergeltungs-Maaßregeln gegen die Britiſche Induſtrie am erſten hervorgerufen.

Man nennt die Engländer vorzugsweiſe eine Nation von Krämern, grade als würde die Regierung, in ihren Beſchlüſſen über den Handel, durch den engherzigen Geiſt des Detail-Verkehrs geleitet. Aber es giebt ſicherlich in der kleinſten Marktſtadt Englands nicht einen Krämer, der nicht eine richtigere Einſicht in die Natur des Menſchen beweiſet, der nicht durch ſeine Handlungen, und durch ſeine Bemühnng, das Beſte ſeiner Kundleute und Nachbarn zu befördern, die unnatür-

liche Anfeindung Englands gegen ſeine Handelsfreunde und Nachbarn, welche einen großen Theil ſeiner Bevölkerung ernähren, beſchämt.

Der kleine aber verſtändige Detailliſt denkt nicht daran, jede Waare in ſeinem Lager zu halten, ſondern freuet ſich, wenn er Gelegenheit hat, ſeinem Nachbar einen Kundmann für Waaren zuzuwenden, welche dieſer ſich wohlfeiler und beſſer verſchaffen kann; jener dagegen, mit gleicher Gefälligkeit, läßt den Erſtern wiederum im alleinigen Beſitz derjenigen Waaren, welche derſelbe gleichfalls wohlfeiler und beſſer halten kann.

Hat der Detailliſt einen kleinen Pachthof in der Nähe, ſo verliert er ſeine Zeit nicht mit der Klage, daß die Kornzufuhr aus einem entfernten Theile des Landes ſeine ſüßen Hoffnungen auf einen bedeutenden Erlös für ſeine Erndte zerſtört. Er findet nämlich, daß jede Fuhr Korns, welche zur Stadt kommt, ihm und ſeinen Nachbarn neue Geſchäfte zuwendet, und endlich bemerkt er, daß die beſtändigen Zufuhren den Preis des Korns nicht drücken, ſondern für die wachſende Bevölkerung und den vermehrten Handel nothwendig geworden ſind, von deſſen Zunahme ſowohl ſeine eigene, als der Nachbarn und umwohnenden Gutsbeſitzer und Pächter Wohlfahrt abhängt.

Der jetzige Augenblick ſcheint zu einer gänzlichen Veränderung der Handelspolitik Englands beſonders günſtig; eben ſo wie eine theilweiſe Umgeſtaltung des gegenwärtigen Steuerſyſtems wünſchenswerth iſt. Der müde Laſtträger ſucht Erleichterung, und findet ſie, wenn er die Lage ſeiner Laſt verändert. Der Landmann, der Schiffsrheder, der Plantagenbeſitzer und der Manufac-

curiſt, alle induſtrielle Klaſſen ſind in gleichem Maaße unzufrieden. Bis jetzt beruhigte man den einen durch etliche Vorrechte, die man auf Koſten des andern ertheilte; nun ſind aber alle auf ihrer Hut, keiner will zu Gunſten des andern ein Opfer bringen.

Unter dieſen Umſtänden ließe ſich vielleicht eine theilweiſe Veränderung in einigen Zweigen der Beſteuerung mit einer Veränderung der Handelspolitik vereinigen; zugleich dürfte erſtere, ſoweit möglich, den Schaden ausgleichen, welcher Einzelnen durch die Einführung der letzteren etwa erwachſen dürfte.

Ein Verſuch zur Ausgleichung der Umgeſtaltungen, die in den letzten 40 Jahren ſich ereignet haben, iſt eben ſo unvereinbar mit der Gerechtigkeit, als unmöglich. Man kann ſich zwar gegen künftige Veränderungen vorſehen, aber eben ſo gut würde man Todte zum Leben erwecken, als die ſchwindenden Intereſſen wieder herſtellen wollen, welche in England entweder ganz aufgehört, oder ſich in tauſend verſchiedene Formen verwandelt und vereint haben.

Wenn man aber den gegenwärtigen Zuſtand der Dinge als Baſis betrachtet, ſo wird es nothwendig, und kann nicht unmöglich ſeyn, die wahrſcheinlichen Veränderungen, welche mit dem Eigenthume vorgehen, vorher zu berechnen, folglich ſowohl die Umgeſtaltungen, welche aus dem neuen Syſteme hervorgehen müſſen, als auch diejenigen, welche ſtatt gefunden hätten, wenn man bei dem Alten geblieben wäre.

Eine Durchſchnitts-Berechnung zwiſchen beiden Anſchlägen würde im Allgemeinen als billig feſtgeſtellt werden können.

Nach der gegenwärtigen Lage und den Verhältniſſen der Welt im Allgemeinen, insbeſondere Deutſchlands, kann man annehmen, daß, wenn England nicht die Einfuhr von rohen Producten des Continents, als Korn, Bauholz und Mundvorrath gegen billige Abgaben geſtattet, und im Allgemeinen das Syſtem der Reciprocität annimmt, der Handel mit ſeinen Colonial- und Manufacturwaaren noch bedeutender beſchränkt werden wird, als früher. Ohne eine unmittelbare Verſöhnung mit dem Auslande, werden folglich alle Intereſſen Englands in gleichem Maaße leiden. Die ſtufenweiſe Verminderung des Exports wird auf die ganze Fabrikbevölkerung des Landes, und dadurch auf die geſammte arbeitende Klaſſe nachtheilig wirken.

Nicht allein 2- bis 300,000 Arbeiter mit ihren Familien werden ihr Brod verlieren, ſondern auch alle Manufacturen und der Ackerbau, mithin jede Klaſſe des Volkes, muß in einen allmählig immer tiefer ſinkenden Zuſtand gerathen, weil in jedem Jahre eine neue Ausſchließung vom Continente erfolgt, und ſo wird die Zahl der Unbeſchäftigten immerfort zunehmen.

Fänden ſich auch dann in irgend einem entfernten Welttheile neue Abzugsquellen für den Engliſchen Gewerbfleiß, ſo können ſolche doch nimmer den Verluſt des Verkehres mit ſo vielen civiliſirten Europäern erſetzen; eben ſo wenig wie Braſilien und andere Länder, da deren Verbrauch unſerer Manufacturen von dem Verkaufe ihrer Producte auf dem Continente Europa's abhängt.

Durch die Abnahme der Induſtrie würde alſo jede Klaſſe der Engliſchen Bevölkerung leiden. So wie das

Uebel fortſchreitet, dürfte die Armentaxe die Landpacht nach und nach abſorbiren, und alle Schrecken, welche eine unbeſchäftigte und hungernde Bevölkerung mit ſich führt, würden hervortreten.

Welchen Vortheil kann der Landwirth von einem nominell hohen Preiſe ſeines Korns gewinnen?! Der Wohlſtand einer zunehmenden Bevölkerung hat den Preis der Erzeugniſſe des Bodens ſo bedeutend gehoben. Die Auswanderung ſo großer Volksmaſſen, um den Zurückbleibenden Erleichterung zu gewähren, läßt ſich, wie die Erfahrung gezeigt hat, unmöglich bewerkſtelligen; und wäre ſelbſt dieſes mit enormen Koſten für die Reichen verknüpfte Experiment ausführbar, ſo dürfte die folgeweiſe Verminderung der Bevölkerung für den Werth des Landes nachtheiliger ſeyn, als unter gegenwärtigen Umſtänden die unbeſchränkte Einfuhr des Getraides.

Der Landmann, der Kaufmann, der Manufacturiſt, der Rheder, der Plantagenbeſitzer, der Fonds-Inhaber, alle mögen ſich auf einen Zuſtand der Dinge gefaßt machen, welcher in England bis jetzt ohne Beiſpiel war; von allen dieſen Klaſſen wird der Landmann am meiſten leiden. Nach dem richtigen und wohlberechneten Princip der indirecten Beſteuerung in England, hat die Arbeit ſo wie jedes andere Eigenthum einen Theil der Staatslaſten getragen; aber das Land, ſo wie das übrige unbewegliche Eigenthum, iſt dem Staatsgläubiger gleichſam verpfändet, als eine Garantie, wenn die gewöhnliche Steuer nicht ausreicht. Das Eigenthum, welches aus der Arbeit hervorgeht, giebt keine Sicherheit der Art; es hängt von der Beſchäftigung ab, und kann unter

Umſtänden ſchlafen, unproductiv ſeyn, oder noch ſchlimmer, es kann ein Minus werden, wenn die Nachfrage aufhört.

Die Güter, welche mit Hypotheken, Zehnten, vermehrten Armenabgaben und endlich mit neuen directen Taxen beſchwert ſind, müſſen zur Ablöſung dieſer Laſten verkauft werden. Der Werth des Grundeigenthums wird fallen *) weil die Verkäufe ſich vermehren, und nicht allein der bedauernswerthe Eigenthümer, ſondern auch ſein Gläubiger werden, Letzterer mindeſtens theilweiſe, ihr Capital verlieren.

Es iſt dies kein Traumbild; ſolche Umſtände ereigneten ſich vor 20 Jahren in Dännemark.

In dieſem Reiche vereinigten ſich verſchiedene andere Urſachen mit einer hohen Beſteuerung des Grundeigenthums; daher mußten viele Güter am Ende an die Krone, wegen rückſtändiger Steuern, übergeben, oder auch an den bevorzügten Pfandgläubigern überlaſſen werden, wobei denn der letzte Anleiher und der Eigenthümer leer ausgingen **).

---

*) Der Ausdruck, daß der Werth des Grundes und Bodens falle, iſt vielleicht unrichtig. Der Werth des Landes bleibt derſelbe, und er wird nur durch größere Laſten, oder durch viele Verkäufe gedrückt; aber der Anleiher, die Armen und der Staat durch directe Taxen, erhalten den eigentlichen Grundbeſitz, und der ſogenannte Eigenthümer wird nur der Pächter der wirklichen Beſitzer.

**) Dieſe Steuer belief ſich auf 6 pCt. von einer ziemlich hohen Schätzung des Landes. War der Eigenthümer nicht im Stande, dieſe Abgabe mit einem Male zu bezahlen, ſo wurde der Betrag intabulirt, und mußte mit 6½ pCt. verzinſet werden. Die Steuer entſtand im Jahre 1813, wo das Däniſche

Dieſer drückende Zuſtand wurde dadurch noch erhöhet, daß er auf eine Zeit folgte, wo die Landgüter weit über ihren eigentlichen Werth in dir Höhe getrieben waren; alle ſpäteren Käufer wurden demnach auch zu Grunde gerichtet. Als Reſultat ergab ſich denn, daß manche Güter jetzt von ihren Eigenthümern nur als Pachtungen gegen Zahlung der jährlichen Zinſen und Abgaben, die dem reinen Ertrage faſt gleich kommen, beſeſſen werden. Viele Individuen wurden freilich dadurch unglücklich; beklagenswerthe Vorfälle dieſer Art, können aber ein ganzes Land nicht in's Verderben ſtürzen. Die Erfahrung ſcheint ſogar zu beweiſen, daß Beſitzrechte dieſer Art für die Production und die Verbeſſerung des Landes günſtiger ſind, als die Anhäufung von Gütern in den Händen Einzelner.

In dem erſten Falle iſt der Eigenthümer genöthiget, alle mögliche Geſchicklichkeit, allen Fleiß und alle Sparſamkeit eines Pächters anzuwenden, um die jährlichen Unkoſten zu decken, und jede Verbeſſerung des Landes gewährt ihm den größten Vortheil.

Papiergeld bedeutend geſunken war, welches dadurch wieder eingelöſt werden ſollte, und hatte der Gutseigenthümer die Erlaubniß, in dieſer Geldſorte jene 6 pCt. zu bezahlen. Diejenigen, welche die Mittel beſaßen, konnten Anfangs ihre Güter ziemlich billig befreien. Nach einigen Jahren ſtiegen die Banknoten faſt al pari, wodurch andere Gutsbeſitzer, theils weil ſie es verſäumt hatten, theils weil ihnen die Mittel gefehlt hatten, verhindert wurden, ein Gleiches zu thun, alſo die volle Taxe in klingender Münze bezahlen mußten. Die Speculanten gewannen durch das Steigen des Papiergeldes, während der Landmann durch eine Abgabe, deren Druck die Regierung nicht vorausſah, ruinirt wurde.

Die Folgen einer verminderten Nachfrage nach Producten Englischer Industrie auf jeden Zweig des Eigenthums kann man sich leicht denken.

Das einzige Mittel für die Zucker-Colonien, den Nachtheilen zu entgehen, welche sie zum Theil hervorgebracht haben, ist die von ihnen so oft angedrohete Trennung vom Mutterlande. Wird man den Fonds-Inhaber in Ruhe lassen, während alle andere Classen so schwer leiden? In Angst versetzt durch Pläne, welche eine billige Ausgleichung anrathen, oder ihn gar mit gänzlichem Vermögens-Verluste bedrohen, wird er zu spät bedauern, daß er sein Eigenthum nicht durch ein nominelles Opfer gesichert, und nicht früher schon solchen Maaßregeln seine Zustimmung gegeben hat, welche den drohenden Sturm abwenden, oder gar nützlich machen konnten.

Die Gutsbesitzer und Fonds-Inhaber, welche, über jede Verletzung ihrer Interessen empfindlich, dieselben am hartnäckigsten vertheidigen, sind der Gefahr am meisten ausgesetzt; aber auch die Schifffahrt und jeder andere Theil Britischer Industrie wird eben so tief davon verletzt werden. Die Abnahme des Handels, der mögliche Verlust der Westindischen Colonien, muß die Frachten herunterdrücken, viele Schiffe aus der Fahrt bringen, dem Schiffsbau ein Ende machen, und die Nichterneuerung der Reciprocitäts-Verträge wird höhere Abgaben im Auslande zur Folge haben.

Eine Besserung von dem Beharren auf der jetzigen Systeme zu erwarten, wäre Täuschung. Die Schiffs-Rheder sowohl, wie alle andere Eigenthümer, müssen sich auf einen schlechtern Zustand der Dinge gefaßt ma-

chen; und dieſen Verluſt, welcher unter dem alten Syſteme wahrſcheinlich iſt, muß man anſchlagen, wenn man zu einem neuen übergeht.

Ausflüchte helfen nicht mehr, und es iſt ein Glück, daß wir in der Rückkehr zu Grundſätzen, welche in der menſchlichen Natur begründet ſind, und durch die tägliche Erfahrung beſtätiget werden, noch die Mittel in Händen haben, größere Uebel zu vermeiden, und dem Eigenthum und der Induſtrie Großbritanniens die kräftige Geſundheit wieder zu verleihen, welche durch die Künſte der Empiriker untergraben ſind.

Nur durch das Syſtem der Reciprocität kann ein vollkommen freier Handel entſtehen, und die engherzige und egoiſtiſche Handelspolitik der Nationen umgewandelt werden. Zu unbedingter Liberalität iſt die Welt noch nicht reif genug, und der Eindruck, welchen der engherzige Egoismus Englands auf das Feſtland hervorgebracht hat, iſt ſo bedeutend, daß eine unbedingte Erweiterung ſeiner Politik ſicherlich mit Eiferſucht und Furcht betrachtet würde. Nationen müſſen um Liberalität mit einander handeln, und ſich dieſelbe abkaufen. Gleich dem verſchwenderiſchen Mitleid, welches keinen Unterſchied zu machen verſteht, verliert ſie den Werth, wenn ſie keinen für den Beſitzer zu haben ſcheint.

Beim Abſchließen von Handelsverträgen bemühen ſich die Unterhändler gewöhnlich, ihrem Lande ſcheinbare Vortheile zuzuwenden, ohne die Intereſſen und das Vermögen des andern Landes und ohne die wahrſcheinliche Wirkung zu erwägen, den der Vertrag auf die Induſtrie beider Länder äußern wird. Der Bruch ſolcher Verträge iſt vorauszuſehen, und ſie bringen am Ende

dem Volke, welches dabei am meiſten begünſtigt zu ſeyn ſchien, den größten Nachtheil, weil es durch den Gedanken, daß ein ſolches Verhältniß ewig dauern werde, verführt, ſeinen Gewerbfleiß ſolchen Dingen zuwendet, welche der Natur der Sache nach keinen dauernden Handel zwiſchen beiden Ländern abgeben können.

So entſteht zuerſt Eiferſucht, und bei dem nothwendig folgenden Bruche des Vertrages verlieren diejenigen, welche ſolchen Gegenſtänden ihren Fleiß zuwandten. Je aufmerkſamer der Unterhändler die Umſtände erwägt, welche die verborgenen Hülfsmittel der contrahirenden Gegenparthei entwickeln können, je mehr Liberalität er beim Abſchluſſe des Vertrages zeigt, um ſo mehr kann er auf die Dauer der Vortheile rechnen, welche er auf dieſe Weiſe ſeinem Lande ſichert. Verpachtet der Eigenthümer ſein Gut nach einer Berechnung, von der er überzeugt iſt, daß der Pächter nicht allein dabei beſtehen kann, ſondern überdem zur Verbeſſerung des Landes veranlaßt wird, ſo bedarf er keiner Sicherheit, welche ſich oft auch als ungenügend erweiſt, wenn er ſein Gut zur höchſten Pacht hinaufgetrieben hat.

Möge denn England es zum Gegenſtande des Intereſſes fremder Länder machen, Handelstractate auf die Baſis der Reciprocität abzuſchließen, und es kann verſichert ſeyn, daß ſelbſt Kriegsfälle die günſtigen Folgen nicht aufheben. Der hohe Kornpreis iſt es nicht, was der Engliſchen Induſtrie ſchadet, ſondern nur der Unterſchied der Preiſe auf dem Continente und in England. Könnten die Getraidepreiſe des Feſtlandes in ein gleiches Verhältniß mit den Britiſchen gebracht werden, ſo dürfte

jede Klage über die Unmöglichkeit, mit der Industrie des Auslandes gleichen Schritt zu halten, wegfallen; und nur solche Gegenstände wären ausgenommen, welche aus natürlichen Ursachen, oder vermöge überlegener Geschicklichkeit und Gewerbthätigkeit, von Fremden billiger angefertiget werden könnten. Solche Gegenstände dürfen dann nicht zur Eifersucht, sondern zu einer liberalen Mitbewerbung veranlassen.

Es bedarf keiner Erörterung, welche wohlthätigen Folgen diese Annäherung an Gleichheit auf jede Art Britischen Eigenthums und Britischer Industrie äußern müßte. Statt Mitbewerbung zu fürchten, sollte England sie von allen Seiten herausfordern; es sollte sich die Freundschaft der verschiedenen Nationen dadurch sichern, daß es jeden Vertrag den besondern Verhältnissen eines jeden Volkes anpaßte, mit derselben Rücksicht auf den bleibenden Nutzen dieses Landes als Englands selbst.

Die Interessen beider würden in der That dieselben seyn; jedes müßte in der wachsenden und sinkenden Wohlhabenheit des Andern ein correspondirendes Fallen oder Steigen seines Wohls finden. Die Verträge dürfen also nicht in der Absicht geschlossen werden, fremde Arbeiten zu verdrängen, und jedes Bedürfniß von England aus zu befriedigen.

Die größere Masse von Kleidung und Nahrungsmittel muß jede Nation selbst produciren.

Der Deutsche Bauer, welcher in seinen Mußestunden jene halb Lein- halb Wollenstoffe zu seinem und seiner Familie Gebrauch spinnt und webt, wird dadurch in den Stand gesetzt, einen Theil seiner Einnahme an

den Ankauf fremder Gegenſtände, auch zur Kleidung und zur Nahrung, zu verwenden. Könnte es nun wohl für England vortheilhaft ſeyn, wenn dieſer Bauer ſeine Erholungsſtunden im Müſſiggange hinbrächte, ſeinen Flachs und ſeine Wolle verkaufte, um fremde Manufacturen zu ſeinem täglichen Gebrauche zu kaufen? Wäre es wünſchenswerth, daß der Schäfer nicht mehr ſeine eigenen Strümpfe ſtrickte?

Es iſt weder zu wünſchen, noch kann es vortheilhaft werden, einem Volke die eigene Verſorgung ſeiner meiſten Bedürfniſſe entziehen zu wollen. Eben ſo wenig liegt es im Engliſchen Intereſſe, die weiter fortgeſchrittenen Manufacturen des Auslandes zu unterdrücken. Die Abflüſſe aber, welche die gegenſeitigen Verträge gewährten, dürften die gelegentlich überflüſſigen Producte des einen Landes auf den Markt des andern befreundeten bringen. So ein Abfluß würde auch bei den verſchiedenen reciprocirenden Ländern zum gelegentlich leichtern Abſatz ſolcher Gegenſtände verhelfen, die in dem regelmäßigen gegenſeitigen Verkehre nicht mit begriffen ſind. Auch bei gänzlich freien Nationen findet man, ſo wie ſie an Wohlhabenheit zunehmen, eine natürliche Neigung ihre Fabriken zu erweitern. Nach einem naturgemäßen Syſteme brauchte England, wenn ſich die Frage nach einem Artikel verliert, niemals Eiferſucht zu verrathen, weil es durch die vermehrten Kräfte des fremden Landes, von neuen Schöpfungen Engliſcher Induſtrie Gebrauch zu machen, mehr wie entſchädigt wird. Der Uebergang wird faſt unmerkbar und unſchädlich ſeyn; und je größer der Kreis unſerer Reciprocitäts-Verträge iſt, um ſo weniger Störungen wird

auch, bei dem allmähligen Abnehmen der Nachfrage für gewiſſe Artikel in einem einzelnen Lande, der Britiſche Gewerbfleiß erleiden.

Verträge, welche auf den Grundſatz der Reciprocität geſtützt ſind, werden eine innere Elaſticität beſitzen, wodurch ſie ſich ſtets den veränderten Umſtänden eines jeden Landes anpaſſen, und durch das Fortſchreiten ſeines fremden Nachbars zu gehöriger Zeit gewarnt, hätte jeder Zweig des Britiſchen Gewerbfleißes Gelegenheit, ſich nach und nach aus der faſt ausgearbeiteten Mine zurückzuziehen.

Die Wiederherſtellung der freien Circulation der Lebensmittel, d. h. die Erlaubniß der Einfuhr zu geringen Zöllen, dürfte anfänglich den Preis des Korns drücken. Aber man kann annehmen, daß nach einigen Monaten der Durchſchnittspreis für das Jahr oder für mehrere Jahre ſich eben ſo geſtaltete, als dieſes unter den gegenwärtigen Korngeſetzen der Fall geweſen ſeyn würde. Die Folge wäre aber ein fortwährend höherer Preis auf den Continentalmärkten, und dies nicht allein wegen des wirklichen Exports, ſondern, weil bei offenen Engliſchen Märkten kein längerer Druck glaublich eintreten kann.

Die größen Gutsbeſitzer Deutſchlands, die Pächter und die zahlreichen Bauern, welche ihre Güter gegen gewiſſe Abgaben in Erbpacht haben, würden bei dem höhern Preiſe der landwirthlichen Producte, welche ſie gewöhnlich zu Markte bringen, bedeutend gewinnen. Ihre Mittel zum Ankaufe fremder Waaren würden ſich vermehren, und der Handel der Städte und die Conſumtion derer, die vom Handel abhängen, müßte gleiche

zeitig bedeutender werden. Gegenwärtig ist der Pachtzins gering, und die, deren Güter stark verschuldet sind, haben wenig baaren Ueberschuß.

Der erhöhete Wohlstand des fremden Gutseigenthümers würde sich in der Verbesserung seiner Güter, durch den Bau neuer Wohnhäuser, und in anderer Art zeigen, wodurch nicht allein der Arbeiter auf dem Lande, sondern auch der städtische Handwerker und Künstler, stete Beschäftigung erhielten. Die Industrie des Landes dürfte sich dann bald von forcirten Fabriken abwenden, und die Arbeiter könnten vorläufig vortheilhafter zu allgemeinen Verbesserungen verwendet werden, während eine wachsende Bevölkerung nach und nach den Preis des Korns steigerte, und schon dadurch eine größere Gleichheit mit England herbeiführte.

Wenn nun auch die Hauptfolge der freien Einfuhr von Getraide in England ein steigender Kornpreis im Auslande seyn müßte, so läßt sich nichts desto weniger nicht ableugnen, daß niedrigere Getraidepreise, wie unter den gegenwärtigen Gesetzen bestehen, in England statt finden, und daß der Britische Landmann im Vergleich zu seinem jetzigen Einkommen bedeutend verlieren würde.

Aber es ist noch die Frage, ob eine Reduction der Armenabgaben, und die Verbesserung der Lage des Gutsbesitzers, so wie jeder andern Classe der Bevölkerung, ihn nicht in eine Lage versetzen könnte, welche seiner jetzigen so ziemlich gleichkommt. Angenommen aber, er müßte ein Opfer bringen, so ließe sich dieses durch die Entfernung der directen Landtaxen leicht ausgleichen, welchen Mindervertrag man durch Abgaben von den Fondsinhabern, Pfandgläubigern und andern Eigen-

thume der Art wieder wahrnähme. Die letztern würden bei dieſer Veränderung auch gewinnen, wenn das Landeigenthum nicht den geringſten Antheil an der compenſirenden Taxe erhielte, welche, wie man annehmen darf, jedes Intereſſe mit dem andern vereinigen wird.

Daſſelbe Princip, welches die Zulaſſung von Wolle und von andern rohen Producten gegen eine nominelle Abgabe bewirkte, ſollte auch angewendet werden, um die Einfuhr von Lebensmitteln zu geſtatten. Fände man es aber durchaus nothwendig, einen wirklichen Zoll auf Korn zu legen, dann müßte eine ähnliche Abgabe auf Wolle und andere landwirthſchaftliche Producte beſtimmt werden. Dieſe Ausgleichung wäre eine allgemeine Gerechtigkeit gegen den Landmann, und erhielte auch das Gleichgewicht bei der verſchiedenen Anwendung des Landes, in England ſowohl, als im Auslande.

Eine verhältnißmäßige Abgabe von allen Gegenſtänden, die zu den Producten des Engliſchen Ackerbaues zu zählen ſeyn mögten, dürfte die Erniedrigung der Zölle auf jede Art von Mundvorrath leicht zuläſſig machen; wollte man aber den vollen Nutzen von einer Veränderung des gegenwärtigen Syſtems haben, ſo müßte man jeglichen Zoll auf Korn und andere Lebensmittel aufheben, und den Landmann durch Verminderung von Taxen, welche auf anderes Eigenthum gelegt werden könnten, zu entſchädigen ſuchen.

Es iſt eine allgemeine Behauptung, daß hohe Kornpreiſe die nothwendige Folge ſchwerer Beſteuerung ſind. Aber eine directe Landabgabe und Zehnten, oder Abgaben des Pächters, haben keinen Einfluß auf die Preiſe; nur der Anbau könnte dadurch entmuthiget wer-

den, und die Menge der Production abnehmen. Besteuerung bringt aber selten diese Folge hervor, im Gegentheile, je höhere Pacht der Pächter bezahlen muß, je mehr wird er zu größerer Production angespornt. Hohe direete Taxen dagegen tragen wesentlich zur Verminderung des Vortheils bei, den man aus dem Lande zieht; namentlich verliert der Gutsbesitzer. Die hohe Landbesteuerung in Dännemark, deren schon einmal gedacht ist, hatte durchaus nicht eine Erhöhung der Kornpreise zur Folge. Niemand schreibt die Korntheurung in Holland den hohen Abgaben zu, welche theils zu allgemeinen Bedürfnissen, theils zur Erhaltung der Deiche und Schleusen erhoben werden: die Ursache ist eine zahlreiche, thätige und wohlhabende Bevölkerung.

Diese Thatsache haben die Englischen Gutsbesitzer zur Genüge in ihren Vorstellungen gegen alle Abgaben auf den Ackerbau anerkannt; — was ganz überflüssig gewesen wäre, wenn ein Steigen des Getraidepreises nothwendig aus schwerer directer Besteuerung originirte.

Indirecte Abgaben dürften auf der andern Seite eher den Druck, als die Steigerung der Kornpreise zur Folge haben. Sie hemmen die Consumtion, weil die Mittel des Volks verringert werden, und wenn unter günstigen Umständen auch das Tagelohn steigt, so kann der Arbeiter die vergrößerte Einnahme dennoch nicht zu seiner bessern Existenz verwenden, da die Abgaben auf jede Sache diesen zufälligen Ueberschuß schon im Voraus verschlungen haben.

Niedrige Kornpreise geben kein Hinderniß, den gegenwärtigen Betrag der Taxen zu erheben.

Will man die Einfuhr fremden Getraides und

anderer Lebensmittel erlauben, so muß man jetzt von dem Gesichtspunkte ausgehen, den arbeitenden Classen einige Erleichterung zu verschaffen; indem man ihnen ein gemeinschaftliches Interesse an unserer Wohlfahrt giebt, eröffnet man ihnen zugleich sichere und immer bedeutender werdende Märkte für die Producte des Britischen Gewerbfleißes. Wird dieser Zweck nur einigermaßen erreicht, dann kann man ein Steigen oder ein Fallen des Lohns der arbeitenden Classe in England ruhig erwarten. Möge nun ein größerer Arbeitslohn oder der gegenwärtig bestehende eintreten, so wird die fortwährende Beschäftigung einer Menge von Arbeitern, welche jetzt gar keine oder nur halbe Arbeit haben, ohne Zweifel die Consumtion der besteuerten Gegenstände vergrößern, und was den Arbeitern von ihrem nothwendigen Unterhalte übrig bleibt, kann und wird gleichermaßen zum Ankaufe ebenfalls besteuerter Gegenstände angewendet werden. Würde einmal das Fallen der Kornpreise mit einer geringern Nachfrage nach Arbeit, und folglich mit der Erniedrigung des Arbeitslohns zusammentreffen, dann dürfte allerdings das Ergebniß der Abgaben auf Consumtions-Artikel weniger ergiebig werden, weil der größere Theil der Bevölkerung der Mittel beraubt wäre, die besteuerten Gegenstände zu consumiren. Um aber einen solchen Zustand der Dinge, ein solches Fallen der Kornpreise und ein Sinken des Lohns der arbeitenden Classe, folglich ein Auftrocknen der gesunden und frischen Quelle der Besteuerung zu verhindern, ist es die Pflicht eines Jeden, dem Englands Wohlfahrt am Herzen liegt, alle engherzige, egoistische Berechnung zu verlassen, und Alles anzuwenden,

um durch richtige Schätzung der gegenwärtigen Lage der Dinge sein Eigenthum selbst zu sichern.

Durch eine wirkliche Erleichterung der eigenen Besteuerung, durch die Erleichterung, welche eine neue bessere Bearbeitung der Armengesetze gewähren muß, durch eine unpartheiische Vertheilung der Armenabgaben, durch die Verminderung der Armen selbst, durch größere Nachfrage nach Lebensmitteln von Seiten einer beschäftigten Bevölkerung, endlich durch die Sicherheit und Macht des Landes, welche aus den freundschaftlichen und dauernden Beziehungen mit fremden Staaten hervorgeht, wird der Englische Gutsbesitzer vollkommen für den etwas niedrigeren Preis des Getraides entschädiget werden *).

Die Gelegenheit, welche sich der Britischen Regierung gegenwärtig darbietet, den Welthandel zu eröffnen, und ein neues belebendes System aufzustellen, ist ohne Beispiel, und wird sich vielleicht nicht wieder ereignen.

Könnte dann diese Maaßregel nicht mit der Befreiung des Britischen Handels von dem Monopole der Colonien verbunden werden, wenn die Nation sich dazu entschlösse, dem Pflanzer 15 bis 20,000,000 £ zur Entschädigung der Emancipation der Sclaven zu bewilligen? Eine unmittelbare parlamentarische Schätzung der Plantagen nach dem reinen Durchschnitts-Ertrage einer ge-

*) Vielleicht mögte der Durchschnittspreis des Korns während eines jeden Jahres ein Paar Schillinge niedriger seyn, wie dies unter den gegenwärtigen Gesetzen der Fall gewesen wäre; der Producent dürfte aber dennoch einen höhern Ertrag für seinen Einschnitt erhalten, als unter dem trüglichen Schutze der gegenwärtigen Beschränkungen.

wiſſen Reihe von Jahren müßte natürlich den Vortheil erweiſen, welchen die Pflanzer durch das Monopol des Engliſchen Marktes gehabt haben, und ſo könnte man denjenigen einen hinlänglichen Preis anbieten, welche ſich den Verfügungen der Regierung nicht unterwerfen wollen, oder ſich durch den Verluſt der excluſiven Berechtigung des Engliſchen Marktes gekränkt glauben.

Die Entſchädigung von 15 bis 20,000,000 £ brauchte wohl nur zum Theil auf die oben angegebene Weiſe angewendet zu werden; und die Emancipation der Sclaven, ſo wie die Beendigung des Monopols, ließe ſich wahrſcheinlich mit einer geringern Summe bewerkſtelligen, als welche man jetzt auf eine halbe Maaßregel verwenden will, die Niemandem genügt, und die nur eine zweite Entſchädigung für die unvermeidliche Abſchaffung des Monopols hervorrufen wird.

Ein Zuſammentreffen mancher Umſtände wird die Pflanzer vermögen, ihre Plantagen lieber zu behalten, als den Entſchädigungspreis anzunehmen, und wenn der Plan der Regierung, ſey er, welcher er wolle, ſich bewährt, ſo wird das Vertrauen der Pflanzer wiederkehren und durch die Erfahrung befeſtiget werden, daß der Verluſt des Monopols, bei der allgemeinen Veränderung des Syſtems, den Colonien nicht weniger vortheilhaft iſt, als dem Mutterlande.

Die Plantagen, welche hierbei in die Hände der Regierung fallen, könnten nach aller Wahrſcheinlichkeit eben ſo gut, als die Güter der vielen Abweſenden für deren Rechnung, zum Nutzen des Staats verwaltet, und nach und nach durch Lotterien oder auf andere Art veräußert werden.

Was man nun auch über die verwickelte Sclaven-Frage beſchließen möge, ſo liegt kein Grund vor, mit der Aufhebung des Monopols noch ferner zu zögern.

Die Erſparung, welche der Nation, ſo wie der Gewinn, welcher jedem Zweige des Gewerbfleißes und des Eigenthums, beſonders in der Zukunft, aus deſſen Aufhebung erwächſt, macht eine Entſchädigung des Pflanzers, in ſo ferne eine ſolche wirklich verdient iſt, zu einem Acte der Gerechtigkeit und Billigkeit.

Will man die Gelegenheit benutzen, mit der neuen Deutſchen Union einen vortheilhaften, nützlichen, gegenſeitigen Vertrag abzuſchließen, ſo darf man nicht überſehen, daß der Tarif über fremde Einfuhrsartikel noch nicht eingerichtet iſt. Es wird in vieler Hinſicht von England abhängen, ob er eine ſehr beſchränkende, oder eine höchſt liberale Geſtalt annehmen wird. Iſt jedoch der Tarif einmal beſtimmt, und ſo dem Deutſchen Gewerbfleiße der Weg angezeigt, dann wird es nicht länger in der Macht des Vereins ſtehen, Modificationen zu Gunſten fremder Fabriken, welche jetzt zum Nutzen ſeines eigenen Gewerbfleißes wirken könnten, zu machen; und wenn England nach wenig Jahren dem Kornhandel größere Freiheiten gezwungen zugeſteht, ſo würde ſolches dann, ſtatt als Aequivalent für Vortheile zu dienen, welche man dem Britiſchen Handel jetzt wohl zugeſtände, höchſtens nur gelitten, vielleicht, als nicht mehr vereinbar mit der neuen Richtung der Deutſchen Induſtrie, gar verweigert werden.

In Betreff der Neigung Preußens und der Union, die Zölle auf Producte fremder Gewerbthätigkeit aus

denjenigen Ländern niedrig zu ſtellen, welche, nach ihrem Wunſche, Reciprocitäts-Verträge mit ihnen abſchließen wollen, kann man mit Sicherheit annehmen, daß die aufgeklärten und erfahrnen Männer, welche die Preußiſche Handelspolitik leiten, 15 Jahre hindurch die Folgen hoher ſchützender Zölle zu wohl erwogen, als daß ſie nicht eingeſehen haben ſollten, wie unzweckmäßig es ſey, die Natinnal-Induſtrie zu vorſchnell aus ihren natürlichen Quellen abzuleiten, und in ein anderes Bett zu drängen; ſie haben es eingeſehen, daß die Beförderung der allgemeinen Wohlhabenheit die beſte Aufmunterung für alle einzelnen Theile der Gewerbthätigkeit iſt, deren Begünſtigung die Regierung beſonders wünſchen muß. Sie werden aus dem eigenthümlichen Unglücke, welches die Zucker-Raffinerien in Preußen und in jedem andern Lande, wo die Anlage derſelben unzweckmäßig begünſtigt iſt, betroffen haben, abnehmen, daß der Schutz, den das Syſtem der Wiedervergeltung ihnen abgezwungen hat, ſowohl in dieſem, als in einigen andern Geſchäftszweigen, in welchen es durchaus nicht gelingen wollte, dem Conſumenten und dem Staate bedeutende Opfer koſtete.

Ferner erkennen die Deutſchen Staatsmänner nur zu gut das Uebel, welches eine zu raſche Vermehrung der Fabrikbevölkerung mit ſich bringt, und diejenigen, welche den wahren Vortheil ihres Vaterlandes einſehen, werden mit Freuden die Annahme eines Syſtems erblicken, bei welchem die kräftige Bevölkerung im Boden Wurzel ſchlagen kann, ſtatt zu einem unzeitigen und kränklichen Wachsthum auf der Oberfläche gezwungen zu ſeyn.

Nur durch mäßige Zölle auf fremde Producte und Manufacturen, als ein Unterpfand für gegenſeitige Ver-

söhnung und Wohlwollen, kann diese Mischung heterogener Interessen, welche in der Union bestehen, zusammen gehalten werden. Durch die Bestimmung mäßiger Eingangszölle kann der Contrebandehandel, der bei so ausgedehnten Grenzen mit Leichtigkeit betrieben werden kann, um so mehr, da manche Theilnehmer der Union von der Richtigkeit des Preußischen Systems nicht gänzlich, andere noch gar nicht überzeugt sind, verhindert werden. Außerdem weiß Preußen es sehr gut, wie bald das Versprechen Englands, Reciprocitäts-Verträge zu schließen, die wenigen noch übrig bleibenden Deutschen Staaten versöhnen würde, welche jetzt fürchten, sich einem Systeme hinzugeben, dessen Folgen auf ihre eigenen Interessen durchaus von den Vereinbarungen abhängen, welche mit fremden Nationen geschlossen werden.

Kann England ein liberales, auf Reciprocität gegründetes System gegen Deutschland annehmen, so wird dieser Verein, gegen den so viel geeifert, welcher so oft verkannt ist, sich die Zulassung von Korn und andern Producten in England ausbedingen, und dagegen die Einfuhr der Erzeugnisse unserer Industrie gegen mäßige Zölle in Deutschland gestatten.

Sollte Preußen aber die Grundsätze verlassen, zu denen es sich bekennt, und ein entsprechendes Aequivalent für Concessionen von Seiten Englands verweigern, dann wird diese Weigerung selbst die Union in Zwiespalt bringen und zerstören. Dann könnten Hannover und Mecklenburg, welche sich noch nicht binden wollen, mit einigen Beschränkungen, um die Einfuhr fremden Korns von nicht reciprocirenden Ländern zu hindern, zu einem

Reciprocitäts-Verträge mit England zugelaſſen werden; und Preußen würde erkennen, daß derſelbe Geiſt, welcher die ſtarken Bande Napoleons ſprengte, eine Union zerſtören muß, welche, durchaus unzweckmäßig, den Keim des Verderbens in ſich trägt, weil ſie nicht auf das Intereſſe und die Wohlfahrt des Eigenthums und Gewerbfleißes von Deutſchland begründet iſt.

Wenn nun auf der andern Seite England gerne an einer Union Theil nimmt, welche ihm günſtige Mittel darbietet, einen vortheilhaften Handelsvertrag mit ganz Deutſchland abzuſchließen, ſo werden die Hanſeſtädte, welche in der Beſchränkung des freien Handels das Sinken ihres eigenen vorausſehen, außerhalb der Demarcationslinie bleiben *); grade wie die Freihäfen Trieſte und Fiume mit dem ihnen zugeſtandenen Territorio, Brody in Gallizien an der Ruſſiſchen Grenze und einige andere Städte in Oeſterreich, an den Grenzen des Staats außerhalb der Zollinie geſtellt ſind, und auch in Hinſicht der Producte ihrer eignen Induſtrie ganz auf gleichem Fuße wie fremde Staaten gegen Oeſterreich behandelt werden **).

*) So iſt jetzt Altona, mit erheblichem Vortheile für den Däniſchen Handel, frei von den Zöllen, welche in dem Lande erhoben werden.

**) Bei dieſen Umſtänden würden die Hanſeſtädte die Wahl zwiſchen den Vortheilen haben, die man ihnen gewähren mögte, wenn ſie ſich der Union anſchließen, oder zwiſchen denen, die für ſie entſtehen dürften, wenn ſie außerhalb der Linie bleiben. Die Ausſchließung der Producte ihres eigenen Gewerbfleißes oder deren Zulaſſung zu Bedingungen, wie ſie andern begünſtigten Ländern gemacht werden, dürfte das größte Uebel ſeyn, welches ſie von Seiten der Union zu leiden hätten.

Auf alle Fälle mögte es zur Erleichterung der Controlle dienen, wenn die Uferstaaten, Hannover und Mecklenburg, mit den Hanseſtädten außerhalb der Zollline bleiben, und auf demſelben Fuße mit dieſen behandelt werden. Solche Rückſicht auf die Wünſche und auf das Intereſſe kleiner Länder kann aber nur dann möglich ſeyn, wenn die Union durch die Ausſicht eines nützlichen Handelsvertrages mit fremden Staaten von der Nothwendigkeit der Anwendung außerordentlicher Zwangsmaaßregeln befreiet würde. Auf dieſe Weiſe könnte eine Maaßregel, welche an ſich gefährlich ſcheint, durch Englands Mitwirkung für die Hanseſtädte und kleinen Länder Deutſchlands eine neue Garantie ihrer dauernden Freiheit und Unabhängigkeit werden *).

Was die hin und wieder geäußerte Furcht anbetrifft, daß England in Hinſicht der Lebensmittel vom Continente abhängig werde, ſo möge man ſich erinnern, daß dies bei der Annahme eines Reciprocitäts-Syſtems ſich in keinem Falle auf einzelne Staaten ausdehnen kann: im Gegentheile, das Aufhören ſeiner Nachfrage in Kriegszeiten würde hinreichen, ſeinen Feind zu lähmen.

Man hat noch nie gehört, daß Holland, rückſichtlich ſeiner Subſiſtenz, von Fremden abhängig wäre;

*) Der Ernſt, mit dem vor Kurzem ein Handelstractat zwiſchen England und der freien Stadt Frankfurt discutirt wurde, iſt wahrhaft lächerlich. Offenbar können freie Städte nur dann gedeihen, wenn ſie allen denen, welche, um zu handeln, zu ihnen kommen, Thor und Angel öffnen. Hierin beſteht auch die Lehnsverbindlichkeit, wodurch ſie ihre Freiheit erhalten. Ob einige Privilegien, welche ſie fremden Ländern verſprechen, für dieſe Werth haben, hängt von der Conſumtion der ſie umgebenden Länder ab.

vielmehr hat ihm die Erlaubniß der Getraide-Einfuhr stets einen festen Haltpunkt in der Neigung und in dem Interesse anderer Staaten gegeben.

Die vermehrte Abgabe auf Korn während seiner Vereinigung mit Belgien wirkte zu seinem Nachtheile, und wurde gleich nach der Trennung wieder aufgehoben. Die Guts-Eigenthümer des volkreichen und schwer besteuerten Landes der alten vereinigten Provinzen fühlen es, daß eine Beschränkung der Getraide-Einfuhr ihre individuelle Wohlfahrt eher hindern würde, als sich irgend Gutes aus einem engherzigen Systeme erwarten ließe, welches, wenn es auch den temporairen Vortheil gewährte, ihre Haiden und Marschen in Kornfeldern zu verwandeln, sie doch nicht anders von der Einfuhr fremden Korns befreien könnte, als durch Verminderung der Bevölkerung; diese würde aber zunächst eine Verminderung im Werthe ihres Grundeigenthums, und endlich die Rückkehr ihres berühmten Landes zu Friesischer Unbedeutenheit zur Folge haben.

Statt eine Abhängigkeit von fremden Ländern zu fürchten, könnte England sich getrost auf die Bundesgenossen verlassen, welche das Selbstinteresse ihm schaffen würde. Von diesen und andern Staaten, mit denen es nicht in Feindschaft lebte, könnte es reichlich versorgt werden, und selbst die gewöhnliche Zufuhr von Feindesland würde nur so lange aufhören, als England für gut fände, es durch das Verbot der Einfuhr zu schwächen.

Nimmt England ein liberales Handels-System an, so müssen alle Theilnehmer es ihrem Interesse angemessen finden, jede Gelegenheit zum Streite zu vermeiden. Die große Ursache zu Differenzen zwischen England und

anderen Nationen muß aufhören, wenn es gewiß iſt, daß das Uebergewicht des einen Staats über den andern einen Handel nicht ſtören kann, der ſich auf gegenſeitiges Intereſſe gründet; England könnte dann die verhaßte Gewohnheit aufgeben, ſich in die Streitigkeiten anderer Nationen zu miſchen, und ſeinen friedlichen Einfluß aufbewahren, bis es Gelegenheit fände, ihn zum Nutzen ſeiner Verbündeten anzuwenden, ohne ſich dabei von ſelbſtſüchtigen Grundſätzen leiten zu laſſen.

Unter den gegenwärtigen Umſtänden iſt es der Beachtung Britiſcher Schiffs-Rheder wohl werth, zu erwägen, in wie weit es ihrem Intereſſe angemeſſen wäre, alle unbedeutenderen und perſönlichen Rückſichten fahren zu laſſen, und ihr Intereſſe mit allen andern Theilen des Britiſchen Eigenthums und Capitals zu vereinigen, um ein verändertes Syſtem hervorzurufen, welches die dauernde Wohlfahrt des Ganzen beſſer begründen muß.

Die Trennung der verſchiedenen Intereſſen hat die vielen Anomalien und Widerſprüche verurſacht, die ſich in dem jetzigen zuſammengeſetzten Syſteme finden; und der Wunſch, einen fremden Nebenbuhler zu unterdrücken, ließ oft das wirkliche Intereſſe Englands überſehen, wodurch es häufig den größten Schaden erlitten hat *).

*) Nach der Navigations-Acte haben alle in England gebaueten Schiffe, welche an Ausländer verkauft ſind, alle Privilegien, welche die Schiffe dieſer Nation genießen. Dadurch, daß man alle im Auslande gebaueten Schiffe, welche an jede andere Nation verkauft ſind, von dieſem Vortheile ausſchloß, ermunterte man fremde Staaten zur Ausübung der Wiedervergeltung.

Die Navigations-Acte macht alle im Auslande gebaueten Schiffe, ſie mögen an Engländer oder an andere Völker verkauft ſeyn, zu Baſtarden. Sie dürfen in England nicht

Es liegt eben so sehr in dem Interesse der handelnden Classen und der Fabrikarbeiter, den Landmann vor ungerechtem und unnatürlichem Drucke zu bewahren, wie es das Interesse des Landmanns ist, jede Maaßregel zum Nutzen des handelnden Publicums zu ersinnen und zu befördern.

Um die vorgeschlagenen Veränderungen zu Wege zu bringen, wird keine Revolution im Werthe des Eigenthums, welche sich unter dem jetzigen System periodisch wiederholt, erforderlich.

Vergleicht die Gesetzgebung ruhig alle Folgen, welche das Beharren bei dem jetzigen Systeme auf den Werth des Eigenthums wahrscheinlich äußern muß, mit den Wirkungen, welche aus der Veränderung mit Sicherheit hervorgehen werden, so wird sie hoffentlich solche Maaßregeln ergreifen, welche allen Interessen, deren Beförderung ihre Pflicht ist, zum gleichen Vortheile gereichen müssen.

---

erscheinen, weder als Schiffe des Landes, wo sie gebauet sind, noch als Schiffe der Nationen, welchen sie jetzt angehören. Das Gesetz verstößt sie in jeder Hinsicht.

Wenn man Schiffe zuließe, ohne Frage, wo sie gebauet sind (nur müßten sie von Seeleuten der Nation, welche sie jetzt besitzt, oder auch von Britischen Seeleuten bemannt seyn) so würde jeder Vorwand ähnlicher Ausschließung für in England gebauete Schiffe im Auslande wegfallen.

Selbst unter allen bestehenden Nachtheilen haben fremde Nationen große Neigung bewiesen, Dampfschiffe in England kaufen oder bauen zu lassen. — Man kann also mit Sicherheit annehmen, daß, nach der Ermäßigung der Zölle auf Schiffsbauholz und Korn und der Entfernung neidischer Beschränkungen aus der Navigations-Acte, nicht allein die Frage nach Dampfböten für das Ausland zunehmen, sondern daß überhaupt für fremde Rechnung ein größerer Schiffsbau in England sich länger erhalten, während die Aufhebung der Beschränkung für fremde Schiffe dem Britischen Rheder stete Beschäftigung im Auslande geben würde, der ihm jetzt durch die Wiedervergeltungs-Maaßregeln genommen wird.

Die Umstände, welche sich bei der Veränderung des jetzigen Systems in Deutschland ereignen, machen es wünschenswerth, daß man den Gegenstand ohne Zeitverlust erwägt. Die Dänische und die Schwedische Regierung beschäftigen sich ebenfalls in diesem Augenblicke mit der Entwerfung eines neuen Zolltarifs, und da beide die Nachtheile hoher schützender Zölle und der Aufmunterung frühreifer Industrie empfunden haben, so lassen sich wahrscheinlich mit beiden gegenseitig nützliche Verträge abschließen, welche den jetzt zu beschaffenden Veränderungen leicht anzupassen sind. Holland kann jetzt, nach der Trennung Belgiens, wieder seine eignen und die Interessen seiner Colonien, hinsichtlich der Beschränkung fremder Manufacturen, mehr zu Rathe ziehen, und es bietet sich eine günstige Gelegenheit dar, uns durch die Annahme liberaler Grundsätze die dauernde Freundschaft eines Volks zu erwerben, von dem wir durch Verhältnisse und aus mißverstandener Politik nur zu oft getrennt gewesen sind.

Seit 180 Jahren hat England keine Gelegenheit vorüber gehen lassen, in Hollands Handelsverhältnisse störend einzugreifen, statt nach einer gesunden Politik, durch Beförderung seines eignen Interesses, des mächtigsten Hebels bei Nationen, es zu versuchen, diesen nützlichsten Bundesgenossen an sich zu ketten. Wir haben stets getrachtet, Hollands Politik in Uebereinstimmung mit der unsrigen zu bringen, und doch haben wir stets seine Freundschaft durch unsere Eifersucht und durch Unterdrückung seines Handels verscherzt.

Zu unserm Glücke bietet sich eine Gelegenheit dar, die alten und neuen Ursachen zur Unzufriedenheit zu

vergüten und zu beseitigen, und so zu hindern, daß sich Holland nicht, als ein mächtiger Verbündeter, in die Arme der Deutschen Union wirft, welche es so wesentlich gegen die engherzige Politik fremder Länder schützen kann.

Nicht weniger angenehm würde es der Englischen Nation seyn, wenn Dännemark bei dieser Gelegenheit eine, wenn gleich späte, Entschädigung für die Grausamkeit und Ungerechtigkeit erhielte, mit welcher die Regierung dieses Landes von Seiten Englands behandelt ist. Diese Regierung ist in der That, wenn auch nicht der Form nach, die liberalste in Europa, welche wir doch zu versöhnen bemüht seyn sollten, wenn wir die Schwierigkeiten ihrer Lage gehörig berücksichtigten.

In dem Vorhergehenden hat nothwendig so oftmals von Liberalität gesprochen werden müssen, daß es nicht unnöthig seyn dürfte, diejenigen, welche gegen dieses nicht selten unrichtig angewandte Wort eingenommen sind, zu versichern: daß die so genannten Maaßregeln nicht nur der Masse des Englischen Volkes, aus dem allgemeinen Grunde, weil sie liberal sind, gefallen würden; — sondern daß sie, unter welchem Namen man sie auch einführte, in der That mehr Einfluß auf die Wohlfahrt Englands haben müssen, als die, welche von dem partheiischen Egoismus allein eingegeben worden sind. Die Vertheidiger des egoistischen Princips mögen sich mit der Ueberzeugung trösten, daß ihr System erst dann verlassen wurde, als es den Zweck, zu dessen Realisirung es aufgestellt war, nicht mehr hervorzubringen vermogte.

Schluß-Bemerkungen.

Dem Vorstehenden dürfte sich eine Erörterung der Frage zweckmäßig anreihen: „ob es für Mecklenburg vortheilhaft sey, sich dem neuentstehenden Handelsvereine, oder vielmehr dem Preußischen Zollverbande anzuschließen, oder in der jetzigen abgesonderten Stellung zu verbleiben?“

Da die günstigen oder nachtheiligen Folgen, welche das Anschließen von Bayern, Sachsen ꝛc. an Preußen hervorgebracht hat, Mecklenburg um so weniger bestimmen können, als jene Länder, bey der Verschiedenheit ihrer Ausfuhr-Artikel, keine Seestaaten sind; da ferner der neue Tarif für Importe und Exporte des Vereins noch nicht bekannt ist, so muß man sich auf die Untersuchung beschränken: in wie fern die geographische Lage, die Producte und sonstigen Verhältnisse Mecklenburgs den einen oder den andern Weg zeigen, den man zum wahren Vortheil des Landes einschlagen muß.

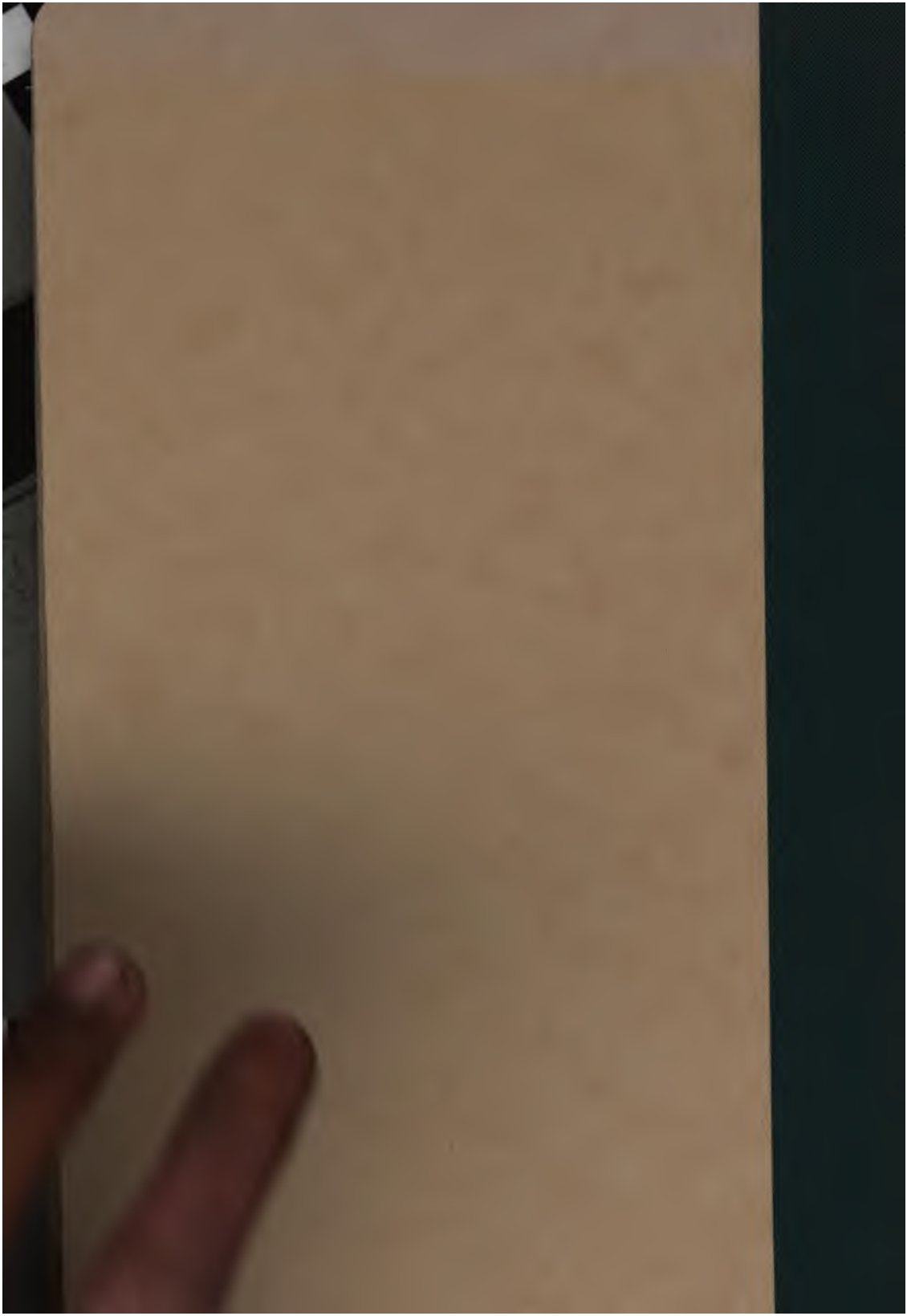
Mecklenburgs geographische Lage begünstigt den freyen Verkehr mit dem Auslande in einem hohen Grade. Seine Grenzen bilden das Meer, Holstein, Lauenburg, die Elbe und Preußen. Der Beytritt einzelner, selbst aller dieser Länder zu der Union, kann und dürfte vielleicht den Transito-Handel nach den mittleren Deutschen Staaten, der aber seit längerer Zeit höchst unbedeutend war und wenig Gewinn brachte, hindern oder ganz aufheben, niemals aber die freye

Strom- und Seeschifffahrt. Mecklenburg wird demnach unter allen Umständen an dem Handel der Nord- und Ostsee Theil nehmen können, den im Bau begriffene Canäle und Chausseen immer mehr erleichtern. Ein Ausweg also, seine Producte abzusetzen, bliebe ihm stets offen, und es ist nur die Frage: ob die Märkte des Deutschen Handels-Vereins oder die ausländischen vorzuziehen sind?

Mecklenburg hat die nämlichen Producte, wie die Preußischen Ost-Provinzen und alle umliegenden Länder; ein gegenseitiger Austausch derselben ist um so weniger denkbar, da fast alle Ueberfluß an denselben Artikeln haben, und sich nur nach Abzugs-Quellen umsehen müssen, die ihnen bis jetzt für das Hauptproduct, Getraide, leider nur zu sehr mangelten. Bauholz, was Preußen im Ueberfluß besitzt, hat Mecklenburg in zureichender Menge, und bezieht nur solches Holz, was Schweden noch billiger liefern kann. — Schlachtvieh und Butter sind folglich die einzigen, und allerdings sehr werthvolle Export-Artikel, durch deren Verbot Preußen den Gutsbesitzern im Süden und Osten Mecklenburgs wesentlichen Nachtheil bringen kann; — aber es fragt sich, ob Preußen nicht durch eine solche Prohibitiv-Maßregel am Ende sich selbst am meisten schaden würde. — Unsere Ausfuhr nach den Staaten des Deutschen Handels-Vereins, insonderheit nach Preußen, wäre dem zu Folge höchst unbedeutend. Dagegen würden wir von Sachsen und den westlichen Preußischen Provinzen die Masse der Manufactur-Waaren beziehen müssen, und nichts dafür im Tausch zu geben haben. Mecklenburg würde, mit einem Worte, in commercieller

Hinsicht eine Provinz manufacturirender Länder werden, ohne aus Mangel an Händen und an Capital daran denken zu können, eigne Fabriken mit Nutzen anzulegen. Der Vortheil, den es erhielte, nämlich die Theilnahme an dem freyen Binnen-Verkehr von 25 Millionen Deutschen, wäre kein reeller Vortheil, da es ihnen keine Producte zuzuführen hat. — Die Nachtheile sind offensichtlich und bestehen in hoher Besteuerung *) und in dem Monopol, das den Preußischen, Sächsischen und andern Deutschen Fabriken zu Theil würde.

Ein bedeutender Theil des inländischen Capitals ist auf den Schiffsbau verwandt, eine Menge Menschen wird dadurch und durch die Schifffahrt im Wohlstande erhalten; — die rohen Producte und die Ausfuhr-Artikel bestehen in Korn, Wolle, Rapp- und Leinsaamen, Oelkuchen, Knochen, Lumpen ꝛc. Darnach bestimmt sich die Norm, welche von Seiten einer erleuchteten Regierung zu befolgen seyn wird: ihr Streben kann nur darauf gerichtet seyn, die bedeutende Rhederei zu beschäftigen, und zu bewirken, daß die Ausfuhr-Artikel, welche, wie oben gezeigt ist, sich im nahen Festlande nicht absetzen lassen, mit dem größtmöglichen Gewinn für die Producenten und den Kaufmann verschifft werden können. Mecklenburg huldigt bis jetzt dem Systeme

*) Allein die Steuer auf Salz würde mehr betragen, wie die jetzigen sämmtlichen indirecten Abgaben in Mecklenburg. Der Zoll auf zu exportirende Wolle, den doch am Ende der Producent bezahlen muß, würde über 70,000 ℔ ausholen, desjenigen auf Knochen, Oelkuchen und Lumpen nicht zu gedenken, der in manchen Fällen einem Verbote gleichkommt.

einer faſt unbeſchränkten Handelsfreyheit, in dieſem muß es beharren. Es muß ſich die Geneigtheit ſolcher überſeeiſcher Länder zu verſchaffen und zu erhalten ſuchen, welche durch den Ankauf ſeiner rohen Producte zugleich die Thätigkeit ſeiner Rhederei befördern, und von dieſen dafür im Austauſche Manufactur- und Colonial-Waaren, Weine ꝛc. nehmen. Alſo an Staaten, wie England, Frankreich u. ſ. w. iſt Mecklenburgs Intereſſe geknüpft, und nur in dem Falle, wenn es durch Verträge mit dieſen Ländern Erleichterung für ſeine Schifffahrt und für die Einfuhr ſeiner Producte erhält, kann es zu einer bleibenden Wohlhabenheit gelangen, auf die es verzichten muß, wenn es einen andern Weg einſchlägt. Mit vermehrtem Capital wird, bey fortſchreitender Bevölkerung, von ſelbſt die Anlegung von Fabriken gewünſcht und nothwendig werden, welche, wie in der vorſtehenden Brochüre bemerkt iſt, nur dann zu beſtehen verdienen, wenn ſie die freye Concurrenz mit ausländiſchen zu ertragen im Stande ſind, und die jeder Zeit unnatürlich, und dem Lande größten Theils zum Schaden gereichen, wo ſie durch hohe ſchützende Zölle auf Koſten der Conſumenten erhalten werden müſſen.